

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

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

- Reglamento (CE) nº 107/2002 de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 1
- Reglamento (CE) nº 108/2002 de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por el que se modifican los precios representativos y los derechos adicionales de importación de determinados productos del sector del azúcar 3
- Reglamento (CE) nº 109/2002 de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por el que se fijan los precios comunitarios de producción y los precios comunitarios de importación de claveles y rosas para la aplicación del régimen de importación de determinados productos de la floricultura originarios de Chipre, Israel, Jordania y Marruecos, así como de Cisjordania y de la Franja de Gaza 5
- Reglamento (CE) nº 110/2002 de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por el que se restablece el derecho de aduana preferencial para la importación de claveles de una flor (estándar) originarios de Cisjordania y de la Franja de Gaza 7
- ★ **Directiva 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas ⁽¹⁾ 9**
- ★ **Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) 17**

Consejo

2002/40/CE:

- ★ **Decisión del Consejo, de 6 de diciembre de 2001, relativa a la celebración del Acuerdo en forma de Canje de Notas sobre la aplicación provisional del Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006 32**

Acuerdo en forma de Canje de Notas sobre la aplicación provisional del Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006 34

Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006 35

Comisión

2002/41/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por la que se establecen condiciones adicionales para la concesión de autorizaciones para sacar cerdos de explotaciones situadas dentro de las zonas de protección y vigilancia establecidas en España debido a la peste porcina clásica ⁽¹⁾ [notificada con el número C(2002) 105] 47**

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 107/2002 DE LA COMISIÓN
de 21 de enero de 2002
por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de
entrada de determinadas frutas y hortalizas

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1498/98 ⁽²⁾ y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

- (2) En aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 22 de enero de 2002.

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

Hecho en Bruselas, el 21 de enero de 2002.

Por la Comisión
Franz FISCHLER
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ DO L 198 de 15.7.1998, p. 4.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
0702 00 00	052	121,9
	204	102,1
	212	121,5
	624	242,6
	999	147,0
0707 00 05	052	190,2
	628	191,7
	999	190,9
0709 90 70	052	185,4
	204	348,6
	999	267,0
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	56,2
	204	59,0
	212	45,4
	220	52,1
	508	13,4
	999	45,2
0805 20 10	204	94,3
	999	94,3
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	60,6
	464	94,0
	624	81,5
	999	78,7
	0805 50 10	052
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	600	48,8
	999	52,3
	060	38,2
	400	109,1
	404	95,8
	720	113,6
	728	105,5
	999	92,4
0808 20 50	400	111,4
	512	64,6
	720	88,1
	999	88,0

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 2020/2001 de la Comisión (DO L 273 de 16.10.2001, p. 6). El código «999» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO (CE) Nº 108/2002 DE LA COMISIÓN
de 21 de enero de 2002
por el que se modifican los precios representativos y los derechos adicionales de importación de determinados productos del sector del azúcar

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1260/2001 del Consejo, de 19 de junio de 2001, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del azúcar ⁽¹⁾,

Visto el Reglamento (CE) nº 1423/95 de la Comisión, de 23 de junio de 1995, por el que se establecen las disposiciones de aplicación de los productos del sector del azúcar distintos de la melaza ⁽²⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 624/98 ⁽³⁾, y, en particular, el párrafo segundo del apartado 2 de su artículo 1 y el apartado 1 de su artículo 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el Reglamento (CE) nº 1309/2001 de la Comisión ⁽⁴⁾, se establecen los importes de los precios representativos y los derechos adicionales aplicables a la importación de azúcar blanco, azúcar bruto y ciertos jarabes, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 104/2002 ⁽⁵⁾.

- (2) La aplicación de las normas y modalidades recogidas en el Reglamento (CE) nº 1423/95, a los datos de que dispone actualmente la Comisión conduce a modificar con arreglo al anexo del presente Reglamento los importes actualmente vigentes.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los precios representativos y los derechos adicionales aplicables a la importación de los productos mencionados en el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1423/95 quedarán fijados según se indica en el anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 22 de enero de 2002.

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

Hecho en Bruselas, el 21 de enero de 2002.

Por la Comisión
Franz FISCHLER
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 178 de 30.6.2001, p. 1.

⁽²⁾ DO L 141 de 24.6.1995, p. 16.

⁽³⁾ DO L 85 de 20.3.1998, p. 5.

⁽⁴⁾ DO L 177 de 30.6.2001, p. 21.

⁽⁵⁾ DO L 17 de 19.1.2002, p. 50.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por el que se modifican los precios representativos y los derechos adicionales de importación de determinados productos del sector del azúcar blanco, del azúcar bruto y de algunos productos del código NC 1702 90 99

(en EUR)

Código NC	Importe del precio representativo por cada 100 kg netos del producto	Importe del derecho adicional por cada 100 kg netos del producto
1701 11 10 ⁽¹⁾	21,61	5,50
1701 11 90 ⁽¹⁾	21,61	10,82
1701 12 10 ⁽¹⁾	21,61	5,31
1701 12 90 ⁽¹⁾	21,61	10,30
1701 91 00 ⁽²⁾	29,85	10,31
1701 99 10 ⁽²⁾	29,85	5,79
1701 99 90 ⁽²⁾	29,85	5,79
1702 90 99 ⁽³⁾	0,30	0,35

⁽¹⁾ Importe fijado para la calidad tipo que se define en el artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 431/68 del Consejo (DO L 89 de 10.4.1968, p. 3), modificado.

⁽²⁾ Importe fijado para la calidad tipo que se define en el artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 793/72 del Consejo (DO L 94 de 21.4.1972, p. 1).

⁽³⁾ Importe fijado por cada 1 % de contenido en sacarosa.

REGLAMENTO (CE) Nº 109/2002 DE LA COMISIÓN
de 21 de enero de 2002

por el que se fijan los precios comunitarios de producción y los precios comunitarios de importación de claveles y rosas para la aplicación del régimen de importación de determinados productos de la floricultura originarios de Chipre, Israel, Jordania y Marruecos, así como de Cisjordania y de la Franja de Gaza

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4088/87 del Consejo, de 21 de diciembre de 1987, por el que se establecen las condiciones de aplicación de los derechos de aduana preferenciales a la importación de determinados productos de la floricultura originarios de Chipre, Israel, Jordania y Marruecos, así como de Cisjordania y de la Franja de Gaza ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1300/97 ⁽²⁾ y, en particular, la letra a) del apartado 2 de su artículo 5,

Considerando lo siguiente:

En aplicación del apartado 2 del artículo 2 y del artículo 3 del citado Reglamento (CEE) nº 4088/87, cada quince días se fijan precios comunitarios de importación y precios comunitarios de producción, aplicables durante períodos de dos semanas, de los claveles de una flor (estándar), los claveles de varias flores (spray), las rosas de flor grande y las rosas de flor pequeña. De conformidad con el artículo 1 *ter* del Reglamento (CEE) nº 700/88 de la Comisión, de 17 de marzo de 1988, por el que se establecen algunas normas para la aplicación del régimen regulador de las importaciones en la Comunidad de determinados productos de la floricultura originarios de Chipre, Israel, Jordania y Marruecos, así como de Cisjordania y de la Franja de

Gaza ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2062/97 ⁽⁴⁾, dichos precios se fijan para períodos de dos semanas a partir de medias ponderadas que facilitan los Estados miembros. Es importante fijar los importes de forma inmediata para poder determinar los derechos de aduana que deben aplicarse. Para ello, es conveniente establecer que el presente Reglamento entre en vigor inmediatamente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo se fijan los precios comunitarios de producción y los precios comunitarios de importación de los claveles de una flor (estándar), los claveles de varias flores (spray), las rosas de flor grande y las rosas de flor pequeña, contemplados en el artículo 1 *ter* del Reglamento (CEE) nº 700/88, para un período de dos semanas.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 22 de enero de 2002.

Será aplicable del 23 de enero al 5 de febrero de 2002.

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

Hecho en Bruselas, el 21 de enero de 2002.

Por la Comisión

Franz FISCHLER

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 382 de 31.12.1987, p. 22.

⁽²⁾ DO L 177 de 5.7.1997, p. 1.

⁽³⁾ DO L 72 de 18.3.1988, p. 16.

⁽⁴⁾ DO L 289 de 22.10.1997, p. 1.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 21 de enero de 2002, por el que se fijan los precios comunitarios de producción y los precios comunitarios de determinados productos de la floricultura originarios de Chipre, Israel, Jordania y Marruecos, así como de Cisjordania y de la Franja de Gaza

(en EUR por 100 unidades)

Período: del 23 de enero al 5 de febrero de 2002

Precios comunitarios de producción	Claveles de una flor (estándar)	Claveles de varias flores (spray)	Rosas de flor grande	Rosas de flor pequeña
	18,84	12,61	43,14	17,04
Precios comunitarios de importación	Claveles de una flor (estándar)	Claveles de varias flores (spray)	Rosas de flor grande	Rosas de flor pequeña
Israel	14,66	—	18,31	14,62
Marruecos	18,24	16,65	—	—
Chipre	—	—	—	8,70
Jordania	—	—	—	—
Cisjordania y Franja de Gaza	16,26	—	—	—

REGLAMENTO (CE) N° 110/2002 DE LA COMISIÓN
de 21 de enero de 2002
por el que se restablece el derecho de aduana preferencial para la importación de claveles de una flor (estándar) originarios de Cisjordania y de la Franja de Gaza

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

2062/97 ⁽⁶⁾, establece las normas de aplicación de dicho régimen.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

(5) El derecho de aduana preferencial de los claveles de una flor (estándar) originarios de Israel fijado por el Reglamento (CE) n° 747/2001 ha sido suspendido en virtud del Reglamento (CE) n° 19/2002 de la Comisión ⁽⁷⁾.

Visto el Reglamento (CEE) n° 4088/87 del Consejo, de 21 de diciembre de 1987, por el que se establecen las condiciones de aplicación de los derechos de aduana preferenciales por la importación de determinados productos de la floricultura originarios de Chipre, Israel, Jordania y Marruecos así como de Cisjordania y de la Franja de Gaza ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1300/97 ⁽²⁾, y, en particular, la letra b) del apartado 2 de su artículo 5,

(6) Sobre la base de las comprobaciones efectuadas de acuerdo con lo dispuesto en los Reglamentos (CEE) n° 4088/87 y 700/88, procede concluir que se cumplen las condiciones contempladas en el apartado 4 del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 4088/87 para el restablecimiento del derecho de aduana preferencial para los claveles de una flor (estándar) originarios de Cisjordania y de la Franja de Gaza. Procede restablecer el derecho de aduana preferencial.

Considerando lo siguiente:

(7) La Comisión debe adoptar dichas medidas en el intervalo de las reuniones del Comité de gestión de las plantas vivas y de la floricultura.

(1) El Reglamento (CEE) n° 4088/87 determina las condiciones de aplicación de un derecho de aduana preferencial a las rosas de flor grande, las rosas de flor pequeña, los claveles de una flor (estándar) y los claveles de varias flores (spray) dentro del límite de contingentes arancelarios abiertos anualmente para la importación en la Comunidad de flores frescas cortadas.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

(2) El Reglamento (CE) n° 747/2001 del Consejo ⁽³⁾, se refiere a la apertura y modo de gestión de los contingentes arancelarios comunitarios para determinados productos originarios de Chipre, Egipto, Israel, Malta, Marruecos, Cisjordania y de la Franja de Gaza, Túnez y Turquía así como a las modalidades de prórroga y adaptación de dichos contingentes.

Artículo 1

1. Queda restablecido el derecho de aduana preferencial para las importaciones de claveles de varias flores (spray) (código NC ex 0603 10 20) originarios de Cisjordania y de la Franja de Gaza fijado por el Reglamento (CE) n° 747/2001.

(3) El Reglamento (CE) n° 109/2002 de la Comisión ⁽⁴⁾ establece los precios comunitarios de producción y de importación de los claveles y rosas en aplicación del régimen de importación.

2. Queda derogado el Reglamento (CE) n° 19/2002.

(4) El Reglamento (CEE) n° 700/88 de la Comisión ⁽⁵⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n°

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 23 de enero de 2002.

⁽¹⁾ DO L 382 de 31.12.1987, p. 22.

⁽²⁾ DO L 177 de 5.7.1997, p. 1.

⁽³⁾ DO L 109 de 19.4.2001, p. 2.

⁽⁴⁾ Véase la página 5 del presente Diario Oficial.

⁽⁵⁾ DO L 72 de 18.3.1988, p. 16.

⁽⁶⁾ DO L 289 de 22.10.1997, p. 1.

⁽⁷⁾ DO L 4 de 8.1.2002, p. 10.

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

Hecho en Bruselas, el 21 de enero de 2002.

Por la Comisión
Franz FISCHLER
Miembro de la Comisión

DIRECTIVA 2001/105/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 19 de diciembre de 2001****por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 13 de noviembre de 2001 por el Comité de conciliación,

Considerando lo siguiente:

- (1) La seguridad y la prevención de la contaminación en el mar pueden mejorar con la aplicación obligatoria y adecuada por parte de los Estados del pabellón de los convenios pertinentes actualmente en vigor a nivel internacional.
- (2) La Directiva 94/57/CE del Consejo ⁽⁵⁾ establece un sistema de reconocimiento a nivel comunitario de las organizaciones que, de acuerdo con los convenios internacionales, pueden ser acreditadas en diversa medida para inspeccionar buques y expedir los certificados de seguridad pertinentes en nombre de los Estados miembros.
- (3) La aplicación práctica de dicha Directiva ha puesto de manifiesto que algunas adaptaciones al reconocimiento a nivel comunitario de las organizaciones pueden haber contribuido en gran medida al fortalecimiento de dicho sistema, al tiempo que se han simplificado las obligaciones de control e información impuestas a los Estados miembros.
- (4) Desde la adopción de la Directiva 94/57/CE, la evolución de la legislación aplicable tanto a nivel comunitario como internacional exige proceder a nuevas adaptaciones a la Directiva 94/57/CE.
- (5) En particular, a los fines de la Directiva 94/57/CE, procede aplicar las modificaciones de los convenios internacionales y de los protocolos y códigos relacio-

nados de carácter obligatorio a que se refiere la letra d) del artículo 2 de la Directiva 94/57/CE, que han entrado en vigor después de la aprobación de la Directiva, así como las resoluciones pertinentes de la Organización Marítima Internacional (OMI).

- (6) Para fomentar la aplicación efectiva de las obligaciones de los Estados del pabellón establecidas en los convenios internacionales, la Asamblea de la OMI aprobó el 27 de noviembre de 1997 la Resolución A.847(20) sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados del pabellón en la aplicación de los instrumentos OMI.
- (7) La OMI aprobó el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) en su Resolución A.741(18), de 4 de noviembre de 1993, que se convirtió en obligatorio en virtud del nuevo capítulo IX del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).
- (8) Con vistas a garantizar la aplicación uniforme del Código IGS, la OMI aprobó el 23 de noviembre de 1995, mediante su Resolución A.788(19), las orientaciones para la aplicación del Código IGS por las administraciones marítimas.
- (9) Con vistas a armonizar las inspecciones y peritajes obligatorios que deben efectuar las administraciones del pabellón con arreglo a los convenios internacionales, la OMI aprobó la Resolución A.746(18), de 4 de noviembre de 1993, sobre las orientaciones de inspección del sistema armonizado de inspección y certificación.
- (10) Un buen historial en materia de seguridad y prevención de la contaminación —correspondiente a todos los buques inscritos en el registro de clasificación de la organización, independientemente del pabellón— constituye una indicación importante del funcionamiento de una organización, por lo que será una condición esencial para otorgar el reconocimiento inicial y mantenerlo.
- (11) A la hora de conceder el reconocimiento inicial a las organizaciones que desean ser autorizadas para actuar en nombre de los Estados miembros, el cumplimiento de lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE puede ser evaluado con más eficacia de forma armonizada y centralizada por la Comisión junto con los Estados miembros que soliciten el reconocimiento.

⁽¹⁾ DO C 212 E de 25.7.2000, p. 114 y DO C 154 E de 29.5.2001, p. 51.

⁽²⁾ DO C 14 de 16.1.2001, p. 22.

⁽³⁾ DO C 22 de 24.1.2001, p. 19.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 30 de noviembre de 2000 (DO C 228 de 13.8.2001, p. 150), Posición común del Consejo de 26 de febrero de 2001 (DO C 101 de 30.3.2001, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 16 de mayo de 2001 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Parlamento Europeo de 24 de octubre de 2001 y Decisión del Consejo de 6 de diciembre de 2001.

⁽⁵⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 20; Directiva modificada por la Directiva 97/58/CE de la Comisión (DO L 274 de 7.10.1997, p. 8).

- (12) Del mismo modo, el seguimiento *ex post* continuo de las organizaciones reconocidas, para evaluar el cumplimiento por las mismas de lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE, puede efectuarse con más eficacia de forma armonizada y centralizada. Por ello, es conveniente que se confíe esta tarea, en nombre de toda la Comunidad, a la Comisión, conjuntamente con el Estado que solicite el reconocimiento.
- (13) Además de la facultad de los Estados miembros para suspender la autorización a una organización que actúe en su nombre, se debe conferir una facultad similar a nivel comunitario en virtud de la cual la Comisión, con arreglo al procedimiento de comité, pueda suspender el reconocimiento de una organización por un período limitado de tiempo en caso de que la organización haya empeorado sus niveles de seguridad y prevención de la contaminación y no tome las medidas adecuadas necesarias para poner remedio a la situación.
- (14) De conformidad con el planteamiento a escala comunitaria, la decisión de retirar el reconocimiento a una organización que incumpla lo dispuesto en la Directiva, incluidos los casos en que la seguridad y la prevención de la contaminación sean insatisfactorios, tiene que ser adoptada a nivel comunitario, es decir, por la Comisión, con arreglo al procedimiento de comité.
- (15) Dado que la Directiva 94/57/CE garantiza la libre prestación de servicios en la Comunidad, ésta debe estar facultada para negociar con los terceros países donde estén localizadas las organizaciones reconocidas un trato igual a las organizaciones reconocidas situadas en la Comunidad.
- (16) La divergencia de los regímenes de responsabilidad financiera de las organizaciones que actúan en nombre de los Estados miembros constituyó una dificultad considerable para la aplicación adecuada de la Directiva 94/57/CE. Para contribuir a resolver este problema procede llevar a cabo una cierta armonización a nivel comunitario de la responsabilidad que en virtud de resolución judicial (con inclusión de la solución de los litigios mediante procedimiento de arbitraje) se derive de cualquier incidente causado por una organización reconocida.
- (17) Las medidas necesarias para la ejecución de la Directiva 94/57/CE deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (18) Dado que la transparencia y el intercambio de información entre las partes interesadas y que el derecho de acceso público a la información son instrumentos fundamentales para prevenir los accidentes en el mar, las organizaciones reconocidas deben facilitar toda la información obligatoria pertinente sobre las condiciones de los buques clasificados en sus registros a las autoridades de control del Estado del puerto y ponerla a disposición del público en general.
- (19) Con el fin de evitar que los buques cambien de clase para evitar las reparaciones necesarias, las organizaciones reconocidas se deben intercambiar toda la información pertinente relativa a las condiciones de los buques que cambien de clase.
- (20) Una organización no debe estar controlada por propietarios 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 una organización no deben depender esencialmente de una sola empresa comercial. En el momento de la solicitud de reconocimiento, las sociedades de clasificación y sus inspectores deben comprometerse por escrito, a título individual, a no aceptar tareas reglamentarias cuando exista un riesgo de conflicto de intereses, es decir, que sean el propietario o el armador del buque que vaya a ser objeto de inspección o tengan vínculos mercantiles, personales o familiares con éstos.
- (21) Los criterios cualitativos que deberán cumplir las organizaciones técnicas para ser reconocidas a nivel comunitario y para mantener dicho reconocimiento deben incluir medidas para garantizar que las inspecciones y peritajes exigidos por convenios internacionales, es decir, las tareas reglamentarias relacionadas con la expedición de las correspondientes certificaciones de seguridad, sólo podrán ser desempeñadas por inspectores en régimen de dedicación exclusiva. Dichas organizaciones deben ejercer un estrecho control de todo su personal y oficinas, incluidas todas las sucursales y delegaciones situadas dentro y fuera de la Comunidad, y establecer sus propios objetivos e indicadores de seguridad y prevención de la contaminación. Asimismo, deben establecer un sistema para evaluar la calidad de sus servicios.
- (22) La Directiva 94/57/CE debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 94/57/CE se modificará como sigue:

- 1) En el artículo 2, las letras b), c), d), i) y j) se sustituirán por el texto siguiente:
 - «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. Los buques que no correspondan a la presente definición se asimilarán a buques que enarbolan pabellón de un tercer país;
 - c) “inspecciones y peritajes”: las inspecciones y peritajes que sea obligatorio llevar a cabo en virtud de los convenios internacionales;

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- d) "convenios internacionales": el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (denominado en lo sucesivo "SOLAS"), el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973/1978, junto con sus protocolos y modificaciones, así como los correspondientes códigos de carácter obligatorio en todos los Estados miembros, vigentes el 19 de diciembre de 2001;
- 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 las normas y reglamentos establecidos y hechos públicos por dicha sociedad;
- j) "certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga": el certificado introducido por los Reglamentos de radiocomunicaciones SOLAS 1974/1978 revisados, adoptados por la OMI».
- 2) En el artículo 3, al final del apartado 1, se añadirá la frase siguiente:

«Los Estados miembros actuarán según las disposiciones pertinentes del anexo y del apéndice de la Resolución A.847(20) de la OMI sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados del pabellón en aplicación de los instrumentos de la OMI.».

- 3) El artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 4

1. Los Estados miembros que deseen conceder autorización a cualquier organización que aún no esté reconocida presentarán una solicitud de reconocimiento a la Comisión, acompañada de información completa y justificantes del cumplimiento de los criterios establecidos en el anexo y del requisito y el compromiso de que se atenderán a lo dispuesto en los apartados 2, 4 y 5 del artículo 15. La Comisión, junto con los respectivos Estados miembros que presenten la solicitud, efectuará evaluaciones de las organizaciones para las que se haya solicitado el reconocimiento, a fin de comprobar que éstas cumplen y se comprometen a cumplir los requisitos anteriormente mencionados. La decisión de reconocimiento tendrá en cuenta los resultados obtenidos por la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a que se refiere el artículo 9. La Comisión concederá el reconocimiento de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 7.

2. Los Estados miembros podrán presentar a la Comisión solicitudes especiales de reconocimiento limitado por tres años para organizaciones que cumplan todos los criterios del anexo con excepción de los establecidos en los apartados 2 y 3 de la sección A. Se aplicará el mismo procedimiento previsto en el apartado 1 a dichas solicitudes especiales, con la diferencia de que los criterios del anexo cuyo cumplimiento deberá evaluar la Comisión, juntamente con el Estado miembro, en su evaluación serán todos criterios salvo los establecidos en los apartados 2 y 3

de la sección A. Los efectos de estos reconocimientos limitados alcanzarán exclusivamente al Estado o a los Estados miembros que hayan presentado la solicitud del reconocimiento.

3. Todas las organizaciones que obtengan el reconocimiento serán objeto de un estrecho seguimiento por el Comité creado en virtud del artículo 7, en particular aquellas a que se refiere el apartado 2, a efectos de posibles decisiones relativas a la prórroga o no del reconocimiento limitado. En relación con estas últimas organizaciones, la decisión sobre la prórroga de dicho reconocimiento no tomará en cuenta los criterios establecidos en los apartados 2 y 3 de la sección A del anexo, sino que tendrá en cuenta los datos sobre los resultados de la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación a que se refiere el apartado 2 del artículo 9. Cualquier decisión sobre la prórroga del reconocimiento limitado especificará en qué condiciones, en su caso, se concede dicha prórroga.

4. La Comisión elaborará y actualizará la lista de las organizaciones reconocidas con arreglo a los apartados 1, 2 y 3. La lista se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

5. Las organizaciones que hayan sido reconocidas con arreglo a la presente Directiva a fecha de 22 de enero de 2002 seguirán siendo reconocidas. No obstante, se exigirá a estas últimas organizaciones el cumplimiento de las nuevas disposiciones establecidas en la presente Directiva; dicho cumplimiento se comprobará en las primeras evaluaciones a que hace referencia el artículo 11.».

- 4) El artículo 5 se modificará como sigue:

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

«1. Al aplicar el apartado 2 del artículo 3, los Estados miembros no podrán negarse en principio a autorizar a una organización reconocida el ejercicio de dichas funciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 y 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 7.»;

b) se suprimirá el apartado 2;

c) el apartado 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«3. Para que un Estado miembro acepte que una organización reconocida establecida en un tercer país lleve a cabo las tareas mencionadas en el artículo 3, o parte de ellas, podrá pedir al tercer país el reconocimiento recíproco de las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad. Además, la Comunidad Europea podrá pedir al tercer país donde esté establecida una organización reconocida que conceda un trato recíproco a las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad.».

5) El artículo 6 se modificará como sigue:

a) el apartado 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. La 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 las organizaciones, y que incluirá, al menos:

a) las disposiciones establecidas en el apéndice II de la Resolución OMI A.739(18) sobre directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la administración, al tiempo que se inspirará en el anexo, los apéndices y los documentos adjuntos a la Circular OMI MSC 710 y la Circular MEPC 307 sobre el modelo de régimen para la autorización de las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración;

b) las siguientes disposiciones sobre la limitación de la responsabilidad financiera:

i) cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, o cuando se establezca como solución de un litigio en el marco de un procedimiento de arbitraje, que la administración es responsable de un incidente y que debe indemnizar a los perjudicados por los daños materiales, daños corporales o fallecimiento y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que tales daños están causados por un acto u omisión doloso o por negligencia grave imputable a la organización reconocida, sus servicios, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la organización reconocida, en la medida en que dichos daños materiales, daños corporales o fallecimiento hayan sido causados, a juicio del tribunal, por la organización reconocida,

ii) cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, o cuando se establezca como solución de un litigio en el marco de un procedimiento de arbitraje, que la administración es responsable de un incidente y que debe indemnizar a los perjudicados por daños corporales o fallecimiento y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que tales daños están causados por un acto u omisión negligente imputable a la organización reconocida, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la organización reconocida, en la medida en que dichos daños corporales o fallecimiento hayan sido causados, a juicio del tribunal, por la organización reconocida; los Estados miembros podrán limitar el importe máximo pagadero por la organización reconocida, sin que dicha limitación pueda ser inferior a 4 millones de euros,

iii) cuando un tribunal declare, de forma definitiva y firme, o cuando se establezca como solución de un litigio en el marco de un procedimiento de arbitraje, que la administración es responsable

de un incidente y que debe indemnizar a los perjudicados por daños materiales y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que tales daños están causados por un acto u omisión negligente imputable a la organización reconocida, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la organización reconocida, en la medida en que los daños materiales hayan sido causados, a juicio del tribunal, por la organización reconocida; los Estados miembros podrán limitar el importe máximo pagadero por la organización reconocida, sin que dicha limitación pueda ser inferior a 2 millones de euros;

c) disposiciones sobre una auditoría periódica efectuada por la administración, o por una entidad externa imparcial designada por aquélla, de las tareas que las organizaciones realicen en nombre de la administración, tal como establece el apartado 1 del artículo 11;

d) la posibilidad de inspeccionar de forma aleatoria y pormenorizadamente los buques;

e) disposiciones sobre la comunicación de informaciones esenciales sobre su flota clasificada, cambios, y suspensiones y retiradas de clase, tal como establece el apartado 3 del artículo 15;»;

b) se añadirá el apartado siguiente:

«5. A más tardar el 22 de julio de 2006, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación de las repercusiones económicas del régimen de responsabilidad previsto en el presente artículo para las partes afectadas y, en particular, sobre sus consecuencias respecto del equilibrio financiero de las organizaciones reconocidas.

El citado informe se redactará en cooperación con las autoridades competentes de los Estados miembros y las partes interesadas, en particular, las organizaciones reconocidas o las sociedades de clasificación. En caso necesario la Comisión presentará, a la luz de la citada evaluación, una propuesta de modificación de la presente Directiva que contemple en concreto el principio de responsabilidad y las responsabilidades máximas.».

6) El artículo 7 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 7

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su Reglamento interno.».

7) El apartado 1 del artículo 8 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. La presente Directiva podrá ser modificada, sin ampliar su ámbito de aplicación, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 7, con el fin de:

- aplicar, a efectos de la presente Directiva, modificaciones posteriores que hayan entrado en vigor de los convenios, protocolos, códigos y resoluciones internacionales pertinentes mencionados en la letra d) del artículo 2, en el apartado 1 del artículo 3 y en el apartado 2 del artículo 6,
- actualizar los criterios del anexo, en particular teniendo en cuenta las decisiones pertinentes de la OMI,
- modificar los importes a que se refieren los incisos ii) y iii) de la letra b) del apartado 2 del artículo 6.»

8) El artículo 9 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 9

1. Se retirará el reconocimiento de las organizaciones contempladas en el artículo 4 que hayan dejado de cumplir los criterios establecidos en el anexo o que no obtengan los resultados en materia de seguridad y prevención de la contaminación previstos en el apartado 2. La retirada del reconocimiento será decidida por la Comisión de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 7, tras ofrecer a la organización afectada la oportunidad de presentar sus observaciones.

2. En la preparación de los proyectos de decisión sobre la retirada del reconocimiento, a que se refiere el apartado 1, la Comisión tendrá en cuenta el resultado de las evaluaciones de las organizaciones reconocidas a que se refiere el artículo 11, así como los datos sobre los resultados de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación, calculados para todos los buques de su registro, independientemente del pabellón que enarbolean.

Los resultados de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación se evaluarán a partir de los datos elaborados por el Memorando de Acuerdo de París sobre el control por el Estado del puerto o por sistemas similares. El análisis de los accidentes que hayan sufrido los buques clasificados por las organizaciones reconocidas podrá constituir otra fuente de apreciación.

Para evaluar los resultados de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación también se tomarán en consideración los informes elaborados por los Estados miembros con arreglo al artículo 12.

El Comité creado en virtud del artículo 7 establecerá los criterios que deberán aplicarse, sobre la base de la información a que se refiere el presente apartado, para decidir en qué casos la actuación de una organización que opere en nombre de un Estado del pabellón puede considerarse una amenaza inaceptable para la seguridad y el medio ambiente.

La Comisión, por propia iniciativa o a instancia de un Estado miembro, presentará al Comité proyectos de deci-

siones sobre la retirada del reconocimiento contemplada en el apartado 1.».

9) El artículo 10 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 10

1. 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 con arreglo al procedimiento siguiente:

- 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 del apartado 2 del artículo 7, 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.

2. Siempre que la Comisión considere que los resultados en materia de seguridad y prevención de la contaminación de una organización reconocida empeoran sin que ello justifique, no obstante, la retirada del reconocimiento con arreglo a los criterios contemplados en el apartado 2 del artículo 9, podrá informar de ello a la organización reconocida y pedirle que adopte las medidas adecuadas para mejorar sus resultados en materia de seguridad y prevención de la contaminación y que informe al respecto a los Estados miembros. Si la organización reconocida no responde adecuadamente a la Comisión o si la Comisión considera que las medidas adoptadas por la organización reconocida no mejoran sus resultados en materia de seguridad y prevención de la contaminación, la Comisión podrá decidir suspender el reconocimiento de la organización por un período de un año, con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 7, tras ofrecer a la organización afectada la oportunidad de presentar sus observaciones. Durante dicho período, la organización reconocida no podrá expedir ni renovar certificados a los buques que naveguen bajo pabellón de los Estados miembros, pero los certificados expedidos o renovados en el pasado por la organización seguirán siendo válidos.

3. El procedimiento a que se refiere el apartado 2 también se aplicará en el caso de que la Comisión tenga pruebas de que una organización reconocida ha incumplido lo dispuesto en los apartados 3, 4 o 5 del artículo 15.

4. Un año después de la aprobación de la decisión de la Comisión de suspender el reconocimiento de una organización, la Comisión evaluará si las carencias indicadas en los apartados 2 y 3 que provocaron la suspensión han desaparecido. Si dichas carencias subsisten, se retirará el reconocimiento de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 7.».

10) El artículo 11 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 11

1. Cada Estado miembro velará por que las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre a efectos de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 3, lleven a cabo efectivamente las funciones mencionadas en dicho artículo de forma satisfactoria para las administraciones competentes.

2. Cada Estado miembro efectuará esta supervisión por lo menos cada dos años 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. Todas las organizaciones reconocidas serán evaluadas por la Comisión, conjuntamente con el Estado miembro que haya presentado la solicitud de reconocimiento, periódicamente y al menos cada dos años, para comprobar que cumplen los criterios del anexo. Al seleccionar las organizaciones que se deberán evaluar, la Comisión prestará especial atención a los datos sobre los resultados de la organización en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a los expedientes de siniestro y a los informes elaborados por los Estados miembros conforme al artículo 12. La evaluación podrá incluir una visita a las sucursales regionales de la organización, así como una inspección aleatoria de los buques con el fin de efectuar una auditoría del funcionamiento de la organización. En este caso, si procede, la Comisión informará a los Estados miembros en que esté situada la sucursal regional. La Comisión presentará a los Estados miembros un informe de los resultados de la evaluación.

4. Cada organización reconocida dará a conocer anualmente al Comité creado en virtud del artículo 7 los resultados de la supervisión de la gestión de su sistema de calidad.»

11) El artículo 12 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 12

En el ejercicio de sus derechos y obligaciones de inspección en calidad de Estados portuarios, los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros, así como al Estado del pabellón de que se trate, del descubrimiento de casos de expedición de certificados válidos por organizaciones que actúen en nombre de un Estado de pabellón a buques que no cumplan los requisitos pertinentes de los convenios internacionales, o cualquier incumplimiento por parte de un buque provisto de un certificado de clasificación válido y que afecte a elementos cubiertos por dicho certificado. A los fines del presente artículo, sólo se informará de los casos de buques que representen una amenaza grave para la seguridad y el medio ambiente o que presenten indicios de un comportamiento especialmente negligente por parte de las organizaciones. Se notificará del asunto a la organización reconocida de que se trate en el momento de la inspección inicial, para que pueda adoptar inmediatamente las medidas oportunas.»

12) Se suprimirá el artículo 13.

13) Al final del apartado 2 del artículo 14, la mención «artículo 13» se sustituirá por «apartado 2 del artículo 7».

14) El artículo 15 se modificará como sigue:

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

«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 conforme a las disposiciones de la Resolución A.847(20) de la OMI sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados del pabellón en la aplicación de los instrumentos OMI. Las organizaciones facilitarán a la Comisión informes periódicos sobre los progresos fundamentales realizados en estos estándares.»;

b) los apartados 3 y 4 se sustituirán por el texto siguiente:

«3. Las organizaciones reconocidas suministrarán a todas las administraciones de los Estados miembros que hayan concedido cualquiera de las autorizaciones indicadas en el artículo 3 y a la Comisión toda la información pertinente sobre sus flotas clasificadas, transferencias, cambios, suspensiones y retiradas de clase, independientemente de la bandera que enarbolan los buques. La información sobre transferencias, cambios, suspensiones y retiradas de clase, incluida la información sobre todas las inspecciones y recomendaciones aplazadas, las condiciones de clase, las condiciones de explotación y las restricciones de funcionamiento establecidas referentes a los buques inscritos en sus registros —independientemente de su pabellón— también se comunicarán al sistema de información Sirenac para las inspecciones bajo el control del Estado del puerto y se publicarán en el sitio *web*, si existiere, de dichas organizaciones reconocidas.

4. Las organizaciones reconocidas no expedirán certificados a un buque desclasificado o que cambie de clase por motivos de seguridad, independientemente de su pabellón, sin dar previamente a la administración competente del Estado del pabellón la oportunidad de pronunciarse en un plazo razonable para que la organización reconocida determine si es necesaria una inspección completa.»;

c) se añadirá el apartado 5 siguiente:

«5. En caso de transferencia de clase de una organización reconocida a otra, la organización cedente informará a la organización receptora de todas las inspecciones y recomendaciones aplazadas, condiciones de clase, condiciones de funcionamiento o restricciones de funcionamiento establecidas referentes al buque. Con motivo de la transferencia, la organización cedente suministrará a la organización receptora la documentación completa sobre el buque. La organización receptora sólo podrá expedir los certificados al buque tras efectuar éste adecuadamente todas las inspecciones pendientes, cumplir las recomendaciones pendientes y las condiciones de clase previamente establecidas referentes al buque, de conformidad con las especificaciones de la organización cedente. Antes de la expedición de los certificados, la organización receptora notificará a la organización cedente la fecha de expedición

de los certificados y confirmará la fecha, lugar y medidas tomadas para cumplir cada una de las inspecciones, recomendaciones y condiciones de clase pendientes. Las organizaciones reconocidas colaborarán entre ellas para aplicar adecuadamente lo dispuesto en el presente apartado.».

15) En el artículo 16, se añadirá el apartado 4 siguiente:

«4. Asimismo, la Comisión informará regularmente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos realizados en la aplicación de la Directiva en los Estados miembros.».

16) El anexo de la Directiva se modificará como sigue:

a) la sección A se sustituirá por el texto siguiente:

«A. CRITERIOS GENERALES MÍNIMOS

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 debe contar 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 o tenerlo disponible al público en forma electrónica.
6. La organización no podrá estar controlada por propietarios 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. La organización reconocida no deberá llevar a cabo sus tareas reglamentarias si es a su vez el propietario o el armador o tiene vínculos mercantiles, personales o familiares con éstos. Esta incompatibilidad se aplicará igualmente a los inspectores al servicio de la organización reconocida.
7. La organización deberá operar de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo de la Resolución A.789(19) de la OMI sobre especificaciones de las funciones de peritaje y certificación de organizaciones que actúen en nombre de la administración, en la medida en que sean aplicables en el ámbito de la presente Directiva;».

b) la sección B se modificará como sigue:

i) el título se sustituirá por el texto siguiente:

«B. CRITERIOS ESPECÍFICOS MÍNIMOS;».

ii) los puntos 4, 5, 6, 7 y 9 se sustituirán por el texto siguiente:

«4. La organización estará dispuesta a facilitar la información pertinente a la administración, a la Comisión y a las partes interesadas.

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. La política de la organización deberá referirse a los objetivos e indicadores en materia de seguridad y prevención de la contaminación.

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; el sistema de calidad garantizará, entre otras cosas, 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 y se establece un sistema interno para medir la calidad del servicio en relación con estas reglas y normas;
- c) se cumplen los requisitos de la función oficial para la que está autorizada la organización y se establece un sistema interno para medir la calidad del servicio en relación con el cumplimiento de los convenios internacionales;
- 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 trabajos oficiales para los que esté autorizada la organización sólo serán puestos en práctica por sus propios peritos en dedicación exclusiva o por los peritos en dedicación exclusiva de otras organizaciones reconocidas. En todos los casos, los peritos en dedicación exclusiva deberán tener un conocimiento extenso sobre el tipo de nave en la que realizan sus trabajos oficiales, en función del peritaje concreto que deba efectuarse, y de los correspondientes requisitos aplicables;

- 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;
 - j) se mantenga en todos los lugares de trabajo un sistema global de auditorías internas, planificadas y documentadas, de las actividades relacionadas con la calidad;
 - k) las inspecciones y peritajes reglamentarios requeridos por el sistema armonizado de peritajes y certificación para los cuales la organización está autorizada se llevan a cabo de conformidad con la disposición establecida en el anexo y apéndice a la Resolución de la OMI A.746(18) sobre directrices de peritaje bajo el sistema armonizado de peritaje y certificación;
 - l) se establecen líneas claras y directas de responsabilidad y control entre las oficinas centrales y regionales de la sociedad y entre las organizaciones reconocidas y sus peritos.
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 necesarios para valorar, mediante un personal profesional cualificado y de

conformidad con el anexo de la Resolución de la OMI A.788(19) sobre directrices para el cumplimiento del Código internacional de gestión de la seguridad por parte de las administraciones, 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.».

«9. La organización deberá permitir la participación en el desarrollo de sus reglas o normas de representantes de la administración y otras partes interesadas.».

Artículo 2

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 22 de julio de 2003. Informarán inmediatamente de ello 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.

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

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de diciembre de 2001.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

N. FONTAINE

Por el Consejo

El Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK

**DIRECTIVA 2001/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 19 de diciembre de 2001**

por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 13 de noviembre de 2001 por el Comité de conciliación,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 95/21/CE del Consejo ⁽⁵⁾ establece en la Comunidad Europea un sistema de control de los buques por el Estado del puerto basado en procedimientos de inspección e inmovilización uniformes.
- (2) Es necesario tener en cuenta las modificaciones de los convenios, protocolos, códigos y resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) que han entrado en vigor, así como la evolución que se ha producido en el marco del Memorando de Acuerdo de París.
- (3) Ninguna de las disposiciones de la presente Directiva tiene por efecto transferir a los Estados del puerto las responsabilidades de los Estados del pabellón, incluidas las de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de los Estados del pabellón.
- (4) Algunos buques, en razón de su mal estado, pabellón y antecedentes constituyen un riesgo manifiesto para la seguridad en el mar y para el medio marino. Entre ellos cabe destacar los buques que enarbolan el pabellón de un Estado descrito como de muy alto riesgo o de alto riesgo en la lista negra publicada en el informe anual del Memorando de Acuerdo. Conviene, por tanto, negar a estos buques el acceso a los puertos de la Comunidad, salvo que se demuestre que pueden utilizarse sin peligro en aguas comunitarias. Deben establecerse directrices

para concretar los procedimientos aplicables a tal medida de prohibición de acceso y al levantamiento de la prohibición. En aras de la transparencia, la lista de buques a los que se ha prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad debe hacerse pública.

- (5) Los buques con un factor de selección alto presentan un riesgo especialmente importante de accidente o contaminación graves, lo que justifica la necesidad de inspeccionarlos frecuentemente en las escalas efectuadas en puertos de la Comunidad.
- (6) Las categorías de buques enumeradas en el anexo V de la Directiva 95/21/CE también presentan un riesgo importante de accidente o contaminación a partir de determinada antigüedad. El amplio margen de apreciación que se deja a la autoridad de inspección para seleccionar o no tales buques para una inspección ampliada no permite uniformar como es debido las prácticas en la Comunidad. Por tanto, es necesario que la inspección de estos buques sea obligatoria. En particular, teniendo en cuenta los riesgos de contaminación grave que presentan los buques petroleros y teniendo también en cuenta que la gran mayoría de las anomalías que conducen a la inmovilización afectan a buques de más de quince años, debe aplicarse el régimen de inspecciones ampliadas a los petroleros a partir de los quince años de antigüedad.
- (7) El contenido de las inspecciones ampliadas, para las cuales hay directrices establecidas, puede variar considerablemente en función de lo que determine la autoridad de inspección. Con vistas a que la práctica sea uniforme en la Comunidad, estas directrices deben ser obligatorias. Sin embargo, deberá preverse una excepción cuando, habida cuenta en particular del estado de los tanques de carga o de dificultades operativas relativas a las operaciones de carga o descarga, la realización de una inspección en tales buques no sea posible o entrañe riesgos demasiado importantes para la seguridad del buque, su tripulación, el inspector o la seguridad del recinto portuario.
- (8) Los Estados miembros deben estar facultados para organizar de manera eficaz las inspecciones obligatorias con vistas a sacar el mejor partido de un régimen reforzado de inspección, teniendo en cuenta las diversas condiciones operativas y recurriendo a la cooperación entre los puertos y los Estados miembros, sin perder de vista los objetivos cuantitativos generales de la inspección.

⁽¹⁾ DO C 212 E de 25.7.2000, p. 102 y DO C 154 de 29.4.2001, p. 67.

⁽²⁾ DO C 14 de 16.1.2001, p. 22.

⁽³⁾ DO C 22 de 24.1.2001, p. 19.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 30 de noviembre de 2000 (DO C 228 de 13.8.2001, p. 133), Posición común del Consejo de 26 de febrero de 2001 (DO C 101 de 30.3.2001, p. 15) y Decisión del Parlamento Europeo de 16 de mayo de 2001 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Parlamento Europeo de 24 de octubre de 2001 y Decisión del Consejo de 6 de diciembre de 2001.

⁽⁵⁾ DO L 157 de 7.7.1995, p. 1; Directiva modificada por última vez por la Directiva 1999/97/CE de la Comisión (DO L 331 de 23.12.1999, p. 67).

- (9) Dado que el reclutamiento y la formación de inspectores cualificados requieren un cierto tiempo, debe permitirse que los Estados miembros aumenten progresivamente su servicio de inspección. Habida cuenta de las características del puerto de Rotterdam, y en particular de la importancia del tráfico que hace escala en el mismo, debe establecerse para dicho puerto la posibilidad de ampliar ligeramente el plazo para reclutar y formar a los inspectores.
- (10) Los defectos estructurales de un buque pueden agravar el riesgo de accidente en el mar. Cuando se trata de un buque que transporta una carga de hidrocarburos a granel, tales accidentes pueden tener consecuencias catastróficas para el medio ambiente. Conviene que la autoridad de inspección efectúe un examen visual de las partes accesibles del buque, a fin de detectar, en su caso, una corrosión importante, y de tomar las medidas de seguimiento que se impongan, especialmente respecto de las sociedades de clasificación responsables de la calidad estructural de los buques.
- (11) La inspección ampliada, basada en la verificación obligatoria de una serie de elementos del buque, requiere tiempo y una organización compleja. Se debe facilitar la tarea de preparación de la inspección, aumentando así su eficacia. A tal fin, el capitán o el armador de cualquier buque que llegue a un puerto de la Comunidad debe notificar una serie de datos de carácter operativo.
- (12) La importancia creciente del control de los buques por el Estado del puerto en la lucha contra las prácticas de cumplimiento insuficiente de las normas está teniendo como consecuencia una ampliación global de las tareas de los inspectores. Por tanto, debe realizarse un esfuerzo particular para evitar la duplicación de inspecciones y mejorar la información de los inspectores sobre el contenido de las inspecciones realizadas en los puertos precedentes. A tal fin, el informe de inspección elaborado por el inspector al término de una inspección, de una inspección detallada o de una inspección ampliada, debe indicar las partes del buque que han sido objeto de inspección. Así, el inspector del puerto siguiente en que el buque haga escala podrá, en su caso, decidir no inspeccionar una parte del buque si no se había detectado ninguna anomalía en la inspección anterior.
- (13) Respecto de los equipos instalados a bordo, se han realizado progresos tecnológicos esenciales que permiten registrar los datos de la travesía (mediante sistemas registradores de datos de la travesía, RDT, o cajas negras) con el fin de facilitar las investigaciones a raíz de un accidente. Habida cuenta de su importancia para la seguridad marítima y paralelamente a los esfuerzos realizados sobre esta cuestión en la OMI, dichos equipos deben, transcurrido un plazo de hasta cinco años desde la entrada en vigor de la presente Directiva, pasar a ser obligatorios a bordo de los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002 que efectúen escala en puertos comunitarios y, cuando sean obligatorios, su ausencia o mal funcionamiento deben justificar la inmovilización del buque.
- (14) La administración del Estado del pabellón de un buque inspeccionado o la sociedad de clasificación interesada debe disponer de información sobre el resultado de la inspección a fin de garantizar un seguimiento más eficaz de la evolución y, en su caso, del deterioro del estado del buque, con objeto de tomar a tiempo las medidas necesarias para poner remedio a la situación.
- (15) La contaminación accidental por hidrocarburos puede provocar daños considerables al medio ambiente y a la economía de la región afectada. Es necesario, por tanto, comprobar que los petroleros que hacen escala en los puertos de la Comunidad Europea gozan de una cobertura apropiada frente a estos riesgos.
- (16) La transparencia de la información sobre los buques inspeccionados e inmovilizados es un elemento esencial de toda política dirigida a disuadir de la utilización de buques que no cumplen las normas de seguridad. En este marco, debe completarse la lista de informaciones publicadas con la mención de la identidad del fletador del buque. También debe suministrarse una información pública más completa y clara sobre las inspecciones e inmovilizaciones que se efectúan en los puertos de la Comunidad. Se trata, en particular, de información sobre las inspecciones más detalladas realizadas a bordo de los buques, tanto por las autoridades del Estado del puerto como por las sociedades de clasificación, así como de una explicación sobre el curso dado por las autoridades del Estado del puerto o las sociedades de clasificación interesadas a una inmovilización dictada en virtud de la Directiva.
- (17) Es esencial llevar a cabo un seguimiento de la aplicación de la Directiva para evitar los riesgos de niveles desiguales de seguridad y de distorsión de la competencia entre puertos y regiones de la Comunidad Europea. A tal fin, la Comisión deberá disponer de información más detallada relativa, en particular, a los movimientos de los buques en los puertos, para estar en condiciones de efectuar un examen detallado de las condiciones de aplicación de la Directiva. Esta información debe suministrarse a la Comisión con la frecuencia suficiente para que pueda intervenir más rápidamente en caso de comprobarse anomalías en la aplicación de la Directiva.
- (18) Las medidas necesarias para la ejecución de la Directiva 95/21/CE deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 95/21/CE se modificará como sigue:

1) El título se sustituirá por el título siguiente:

«Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto»

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2) Los puntos 1 y 2 del artículo 2 se sustituirán por el texto siguiente:

«1. Convenios:

- el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL 66),
- el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) (SOLAS 74),
- el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) y el Protocolo de 1978 de dicho Convenio (MARPOL 73/78),
- el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1978) (STCW 78),
- el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1972) (CORLEG 72),
- el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (1969) (ARQUEO 1969),
- el Convenio sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante (1976) (OIT n° 147),
- el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992),

junto con los Protocolos y enmiendas de dichos Convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, en vigor el 19 de diciembre de 2001.

2. "MA": el Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en la versión vigente el 19 de diciembre de 2001;».

3) El artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 4

Organismo de inspección

Los Estados miembros mantendrán organismos marítimos nacionales adecuados, denominados en lo sucesivo autoridades competentes, con la necesaria dotación de personal, especialmente de inspectores cualificados, para la inspección de buques y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que sus autoridades competentes cumplen sus funciones tal como se establece en la presente Directiva.».

4) Los apartados 1, 2 y 3 del artículo 5 se sustituirán por el texto siguiente:

«1. La autoridad competente de cada Estado miembro llevará a cabo un número total anual de inspecciones de los buques contemplados en el apartado 2 y en el artículo 7 correspondiente, como mínimo, al 25 % del promedio anual del número de buques que haya entrado en sus puertos calculado sobre la base de los tres últimos años civiles en que se disponga de estadísticas.

2. a) Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 bis, la autoridad competente procurará que todo buque no sujeto a inspección ampliada y cuyo factor de selección publicado en el sistema de información Sirenac sea superior a 50 sea objeto de una inspección con arreglo al artículo 6, siempre que haya transcurrido un período de por lo menos un mes desde la última inspección realizada en un puerto de la región cubierta por el MA;

b) al seleccionar otros buques con vistas a una inspección, la autoridad competente determinará el orden de prioridad de la manera siguiente:

- se seleccionarán en primer lugar para su inspección los buques contemplados en la parte I del anexo I, independientemente del valor del factor de selección,
- los buques contemplados en la parte II del anexo I se seleccionarán en orden decreciente, según el orden de prioridad resultante de su factor de intervalos de selección mencionado en el sistema de información Sirenac.

3. Los Estados miembros se abstendrán de inspeccionar aquellos buques que ya hayan sido inspeccionados por cualquier Estado miembro en los seis meses precedentes, siempre que:

- el buque no figure en la lista del anexo I,
- no se hayan denunciado deficiencias en una inspección anterior,
- no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección,
- el buque no se vea afectado por lo dispuesto en la letra a) del apartado 2.».

5) El artículo 7 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 7

Inspección ampliada obligatoria de determinados buques

1. Los buques incluidos en una de las categorías de la sección A del anexo V podrán ser sometidos a una inspección ampliada una vez transcurridos doce meses desde la última inspección ampliada efectuada en un puerto de un Estado firmante del Memorando de Acuerdo.

2. En caso de que uno de esos buques sea seleccionado para su inspección de conformidad con la letra b) del apartado 2 del artículo 5, se realizará una inspección ampliada. No obstante, en el espacio de tiempo comprendido entre dos inspecciones ampliadas se podrá realizar una inspección de conformidad con el artículo 6.

3. a) El armador o el capitán del buque al que sea aplicable el apartado 1 comunicará toda la información relacionada en la sección B del anexo V a la autoridad competente del Estado miembro de cada uno de los puertos de escala tras un período de doce meses desde la última inspección ampliada. Dicha información se facilitará por lo menos tres días antes del momento previsto de llegada al puerto o antes de dejar el puerto anterior cuando se prevea que el viaje durará menos de tres días;

b) los buques que no cumplan lo previsto en la letra a) se someterán a una inspección ampliada en el puerto de destino.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 bis, los Estados miembros velarán por que los buques a los que sea aplicable el apartado 3 y que tengan un factor de selección superior o igual a 7 se sometan a una inspección ampliada en el primer puerto que en el que hagan escala transcurridos 12 meses desde su última inspección ampliada.

En los casos en que los Estados miembros no estén en condiciones de aumentar a tiempo su capacidad para realizar todas las inspecciones complementarias exigidas, en particular por problemas vinculados al reclutamiento y la formación de inspectores, dichos Estados dispondrán de un plazo que finalizará el 1 de enero de 2003 para aumentar progresivamente su servicio de inspección. Para el puerto de Rotterdam, este plazo podrá prorrogarse seis meses. La Comisión informará sobre dicha prórroga a los Estados miembros y al Parlamento Europeo.

5. Las inspecciones ampliadas se llevarán a cabo según los procedimientos establecidos en la sección C del anexo V.

6. Cuando una modificación o un proyecto de modificación del Memorando de Acuerdo pueda debilitar el alcance de la obligación de la inspección ampliada que dispone el presente artículo, la Comisión presentará sin demora al Comité creado en virtud del artículo 18 un proyecto de medidas con objeto de volver a instaurar unos valores del factor de selección que sean conformes a los objetivos de la presente Directiva.»

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 bis

Procedimiento en el caso de que determinados buques no puedan ser inspeccionados

1. Cuando por motivos operativos un Estado miembro no pueda realizar la inspección de un buque de un factor de selección superior a 50, mencionada en la letra a) del apartado 2 del artículo 5, o la inspección ampliada obligatoria a que se refiere el apartado 4 del artículo 7, dicho Estado miembro informará sin demora al sistema Sirenac de que dicha inspección no se ha llevado a cabo.

2. Dichos supuestos se comunicarán cada seis meses a la Comisión junto con los motivos por los que no hayan sido inspeccionados los buques.

3. Esos supuestos de falta de inspección no superarán en ningún año civil el 5 % del promedio anual de buques que no puedan ser objeto de las inspecciones a que hace referencia el apartado 1 que hayan atracado en puertos del Estado miembro calculado sobre la base de los tres años civiles más recientes en que se disponga de estadísticas.

4. Los buques mencionados en el apartado 1 serán objeto de las inspecciones contempladas en la letra a) del apartado 2 del artículo 5 o de las inspecciones ampliadas obligatorias a las que se refiere el apartado 4 del artículo 7, según proceda, en su próximo puerto de escala en la Comunidad.

5. A más tardar el 22 de julio de 2008, se modificará la cifra de 5 % mencionada en el apartado 3, tras una evaluación de la Comisión, si se considera conveniente, y de acuerdo con el procedimiento fijado en el artículo 19.»

7) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 7 ter

Medidas de denegación de acceso a determinados buques

1. Los Estados miembros velarán por que se deniegue el acceso a sus puertos, salvo en los supuestos que se definen en el apartado 6 del artículo 11, a los buques que se

encuentren en una de las categorías de la sección A del anexo XI que:

bien

- enarboleden el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del MA, y
- hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones durante los últimos 24 meses en un puerto de un Estado signatario del MA;

o bien

- enarboleden el pabellón de un Estado descrito como de muy alto riesgo o de alto riesgo en la lista negra que se publica en el informe anual del MA, y
- hayan sido inmovilizados en más de una ocasión durante los últimos 36 meses en un puerto de un Estado signatario del MA.

La medida de prohibición del acceso será aplicable desde el momento en que el buque sea autorizado a abandonar el puerto donde haya sido inmovilizado por segunda o tercera vez cuando sea pertinente.

2. A los fines de la aplicación del apartado 1, los Estados miembros cumplirán los procedimientos que figuran en la sección B del anexo XI.

3. La Comisión publicará semestralmente las informaciones relativas a los buques a los que se haya prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad en aplicación del presente artículo.»

8) El artículo 8 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 8

Informe de la inspección para el capitán

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

9) En el artículo 9:

a) El apartado 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios y a satisfacción de las autoridades competentes cuantas deficiencias confirme o manifieste la inspección a que se refieren el apartado 2 del artículo 5 y el artículo 7.»

b) el apartado 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«3. En el ejercicio de su apreciación profesional de si se debe inmovilizar o no un buque, el inspector aplicará los criterios enunciados en el anexo VI. A este respecto, se inmovilizará un barco si no está equipado con un registrador de datos de la travesía en funcionamiento, cuando su uso sea obligatorio con arreglo al anexo XII. Si no puede rectificarse inmediatamente esta deficiencia en el puerto de inmovilización, la autoridad competente podrá autorizar al buque a dirigirse al puerto adecuado más cercano para efectuar la rectificación, o requerir que esta deficiencia se rectifique, en el plazo máximo de 30 días. A este efecto, se aplicarán los procedimientos establecidos en el artículo 11.»

- c) el apartado 5 se sustituirá por el texto siguiente:
- «5. En caso de que las inspecciones mencionadas en el apartado 2 del artículo 5 y en el artículo 7 den lugar a una inmovilización, la autoridad competente informará inmediatamente, por escrito e incluyendo el informe de inspección, a la administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque (denominada en lo sucesivo administración del pabellón) o, cuando ello no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbola el buque, de todas las circunstancias en las que se estimó necesario intervenir. Además, cuando proceda, se comunicará también a los inspectores designados o a las organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados de clasificación o de los certificados emitidos en nombre del Estado del pabellón de conformidad con los Convenios internacionales.»
- 10) El apartado 1 del artículo 10 se sustituirá por el texto siguiente:
- «1. El propietario o armador de un buque o su representante en el Estado miembro tendrá derecho de recurrir contra una decisión de inmovilización o de prohibición de acceso adoptada por la autoridad competente. El recurso no suspenderá la inmovilización o la prohibición de acceso.»
- 11) El apartado 2 del artículo 14 se sustituirá por el texto siguiente:
- «2. Los Estados miembros mantendrán disposiciones para el intercambio de información y cooperación entre su autoridad competente y las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros y mantendrán el enlace operativo establecido entre su autoridad competente, la Comisión y el sistema de información Sirenac, con base en St. Malo, Francia.
- Para realizar las inspecciones previstas en el apartado 2 del artículo 5 y en el artículo 7, los inspectores consultarán las bases de datos públicas y privadas sobre inspecciones de buques accesibles a través del sistema de información Equasis.»
- 12) El apartado 2 del artículo 15 se sustituirá por el texto siguiente:
- «2. Las informaciones enumeradas en las partes I y II del anexo VIII, así como las informaciones sobre los cambios, suspensiones de clase o desclasificación de buques a que se refiere el apartado 3 del artículo 15 de la Directiva 94/57/CE deberán estar disponibles en el sistema de información Sirenac. Se harán públicas en el marco del sistema de información Equasis, lo antes posible después de la inspección o del levantamiento de la inmovilización.»
- 13) En el artículo 15 se añadirá el apartado siguiente:
- «5. Las disposiciones del presente artículo no afectan a las legislaciones nacionales en materia de responsabilidad.»
- 14) En el artículo 16 se añadirá el apartado siguiente:
- «2 bis. En el caso de inmovilización de un buque por deficiencias o falta de certificados válidos tal como se establece en el artículo 9 y en el anexo VI, todos los costes de la inmovilización en el puerto correrán a cargo del propietario o del armador del buque.»
- 15) Los artículos 17 y 18 se sustituirán por el texto siguiente:
- «Artículo 17
- Datos que deberán suministrarse en el marco del control de la aplicación**
- Los Estados miembros suministrarán a la Comisión la información enumerada en el anexo X con la frecuencia indicada en el mismo.
- Artículo 18
- Comité de reglamentación**
1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE.
2. En los casos en que se haga referencia al presente artículo, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
- El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.
3. El Comité aprobará su Reglamento interno.»
- 16) En el artículo 19, la frase introductoria y el texto de la letra a) se sustituirán por el texto siguiente:
- «La presente Directiva podrá ser modificada, sin ampliar su ámbito de aplicación, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 18, para:
- a) adaptar las obligaciones a que se refiere el artículo 5, salvo el porcentaje del 25 % previsto en el apartado 1 y en los artículos 6, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 15 y 17, así como en los anexos a que se refieren dichos artículos, de acuerdo con la experiencia adquirida en la aplicación de la presente Directiva y teniendo en cuenta la evolución del MA;»
- 17) Se añadirá el artículo siguiente:
- «Artículo 19 bis
- Sanciones**
- Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por el incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán cuantas medidas sean necesarias para que dichas sanciones sean aplicadas. Las sanciones así establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.»
- 18) En el artículo 20 se añadirá el apartado siguiente:
- «4. Además, la Comisión informará periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos en la aplicación de la Directiva en los Estados miembros.»
- 19) La parte II del anexo I se sustituirá por el texto que figura en el anexo I de la presente Directiva.
- 20) En el anexo II,
- a) el punto 10 se sustituirá por el texto siguiente:
- «10. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad;
- 10 bis. Certificados emitidos con arreglo al Convenio STCW;»

- b) se añade el punto siguiente:
- «35. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992).».
- 21) En el punto 1 del anexo III, los términos «II-8 y II-11» se sustituirán por los términos «y II-8.».
- 22) El anexo V se sustituirá por el texto que figura en el anexo II de la presente Directiva.
- 23) El anexo VI se modificará como sigue:
- a) Se añade el texto siguiente al punto 2 (Aplicación de los criterios principales):
- «14. proporcionar toda la información posible en caso de accidente.»;
- b) en el punto 3.1, los términos «La falta de los certificados preceptivos» se sustituyen por los términos «La falta de los certificados y documentos preceptivos.»;
- c) en el apartado 3.2. se añadirán los puntos siguientes:
- «15. No realización del programa reforzado de vigilancia con arreglo a SOLAS 74, capítulo XI, Regla 2.
16. Carencia o fallo de un RDT, cuando su uso sea obligatorio.».
- d) en el punto 3.6 se añade el punto siguiente:
- «5. Ausencia de los informes de inspección o no conformidad de éstos a la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol.».
- 24) El anexo VIII se sustituirá por el texto que figura en el anexo III de la presente Directiva.
- 25) Se añaden los anexos IX, X, XI y XII cuyo texto figura en el anexo IV de la presente Directiva.

Artículo 2

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 22 de julio de 2003. 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.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de derecho interno que aprueben en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La Comisión examinará el estado de la aplicación de la presente Directiva a más tardar el 22 de julio de 2006. En el examen incluirá, entre otros aspectos, el número de inspectores del Estado del puerto de control en cada Estado miembro y el número de inspecciones efectuadas, incluidas las inspecciones detalladas obligatorias. La Comisión comunicará al Parlamento Europeo y al Consejo los resultados de su examen, en los que se basará para determinar si es necesario proponer una Directiva por la que se modifique la presente o bien legislación suplementaria en la materia.

Artículo 4

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de diciembre de 2001.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

N. FONTAINE

Por el Consejo

El Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK

ANEXO I

«II. Factor general de selección

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente:

- 1) Los buques que hagan escala por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses en un puerto de un Estado miembro. Al aplicar estos criterios, los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del Memorándum de Acuerdo. Cuando se carezca de información adecuada para cumplir esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos disponibles en la base de datos SIRENAC e inspeccionarán los buques que no estén registrados en esta base a partir de la entrada en vigor de dicha base de datos el 1 de enero de 1993.
- 2) Los buques que no hayan sido inspeccionados por ningún Estado miembro durante los últimos seis meses.
- 3) Los buques a los cuales haya expedido los certificados preceptivos de construcción y equipamiento del buque, con arreglo a los Convenios, y los certificados de clasificación una organización que no esté reconocida en virtud de la Directiva 94/57/CE del Consejo.
- 4) Los buques que enarboles pabellón de un Estado que aparezca en la lista negra publicada en el informe anual del Memorando de Acuerdo.
- 5) Los buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con determinadas condiciones tales como:
 - a) suprimir las anomalías antes de partir;
 - b) suprimir las anomalías en el próximo puerto de atraque;
 - c) suprimir las anomalías en el plazo de 14 días;
 - d) anomalías para las que se han especificado otras condiciones.Se tendrá en cuenta si se han adoptado medidas relacionadas con el buque y suprimido todas las anomalías.
- 6) Los buques en los que una inspección anterior haya comprobado la existencia de anomalías, según el número de dichas anomalías.
- 7) Los buques que hayan sido inmovilizados en un puerto anterior.
- 8) Los buques que enarboles pabellón de un país que no haya ratificado todos los convenios internacionales pertinentes previstos en el artículo 2 de la presente Directiva.
- 9) Los buques clasificados por sociedades de clasificación con un porcentaje de anomalías superior a la media.
- 10) Los buques de las categorías contempladas en la parte A del anexo V.
- 11) Los buques de más de 13 años de edad.

En lo que respecta a los buques anteriormente enumerados, la autoridad competente determinará el orden de prioridad de las inspecciones con la ayuda del factor general de selección que figura en el sistema de información Sirenac, de conformidad con la sección I del anexo I del Memorando de Acuerdo de París: a un factor elevado corresponderá una prioridad elevada. El factor general de selección es igual a la suma de los valores de los factores de selección aplicables, tal como se define en el marco del Memorando de Acuerdo. Los puntos 5, 6 y 7 sólo se aplicarán a las inspecciones efectuadas durante los últimos doce meses. El factor general de selección no deberá ser inferior a la suma de los valores correspondiente a los puntos 3, 4, 8, 9, 10 y 11.

No obstante, a los efectos del apartado 4 del artículo 7 no se tendrá en cuenta el punto 10 para el factor general de selección.»

ANEXO II

«ANEXO V

A. CATEGORÍAS DE BUQUES SUJETOS A INSPECCIÓN AMPLIADA (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7)

1. Buques cisterna para productos químicos y gases de una antigüedad superior a diez años calculados a partir de la fecha de construcción que figura en los certificados de seguridad del buque.
2. Graneleros de una antigüedad superior a doce años calculados a partir de la fecha de construcción que figura en los certificados de seguridad del buque.
3. Petroleros con más de 3 000 toneladas de arqueo bruto y de más de quince años calculados a partir de la fecha de construcción que figura en los certificados de seguridad del buque.
4. Buques de pasaje de una antigüedad superior a quince años distintos de los buques de pasaje a que se refieren las letras a) y b) del artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad⁽¹⁾.

B. INFORMACIÓN QUE DEBERÁ COMUNICARSE A LA AUTORIDAD COMPETENTE [en virtud del apartado 3, punto a) del artículo 7]

- A. Nombre.
- B. Pabellón.
- C. Número OMI de identificación del buque, si procede.
- D. Peso muerto.
- E. Fecha de construcción del buque, determinada con arreglo a la consignada en los certificados de seguridad del buque.
- F. Para los buques cisterna:
 - F.a. configuración: casco único, casco único con SBT, doble casco,
 - F.b. condiciones de los tanques de carga y de lastre: llenos, vacíos, inertes,
 - F.c. volumen y naturaleza de la carga.
- G. Hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de practica, tal como lo requiere la autoridad competente.
- H. Duración prevista de la escala.
- I. Operaciones previstas en el puerto de destino (carga, descarga, otras).
- J. Visitas de inspección previstas y obras esenciales de mantenimiento y reparación que han de efectuarse durante la estancia en el puerto de destino.

C. PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN AMPLIADA DE DETERMINADAS CATEGORÍAS DE BUQUES (según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 7)

En la medida en que sea materialmente practicable, y teniendo en cuenta las posibles limitaciones que impone la seguridad de las personas, del buque y del puerto, la inspección ampliada deberá tratar, como mínimo, de los puntos que figuran a continuación. Los inspectores tendrán presente que puede ponerse en peligro la realización segura de determinadas operaciones a bordo, por ejemplo la carga, si se exige la realización de pruebas con un efecto directo sobre las mismas, durante dichas operaciones.

1. BUQUES EN GENERAL (todas las categorías de la sección A)

- corte de corriente eléctrica y puesta en marcha del generador de emergencia,
- inspección del alumbrado de emergencia,
- funcionamiento de la bomba contra incendios de emergencia, con dos mangueras conectadas al conducto principal,

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

- funcionamiento de las bombas de sentina,
- cierre de las puertas herméticas,
- descenso de un bote salvavidas,
- prueba del sistema de parada a distancia de emergencia de, por ejemplo, calderas, ventiladores y bombas de combustible,
- prueba del aparato de gobierno, incluido el auxiliar,
- inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio,
- inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.

2. BUQUES CISTERNA PARA PRODUCTOS QUÍMICOS Y GASES

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los buques cisterna para productos químicos y gases se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- dispositivos de control de carga y de seguridad relativos a temperatura, presión y relleno,
- dispositivos de análisis del oxígeno y explosímetro, incluyendo su calibrado. Disponibilidad de equipamiento de detección química (fuelles) con número apropiado de tubos detectores de gas adecuados para la carga transportada,
- equipo de cabina de salvamento que proporcione una adecuada protección respiratoria y ocular, para todas las personas a bordo (si así lo requiere la lista de productos del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de Aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable),
- comprobar que el producto transportado figura en la lista del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de Aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable,
- la instalación fija anti-incendios en cubierta, ya sea espuma, un producto químico seco u otro, según lo requiera el producto transportado.

3. GRANELEROS

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los graneleros se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta,
- posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas,
- posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales,
- acceso a las bodegas de carga,
- verificación de que se encuentran a bordo los siguientes documentos, inspección de los mismos y confirmación de que han sido sancionados por el Estado del pabellón o por la sociedad de clasificación:
 - 1) informes de inspección de la estructura,
 - 2) informes de apreciación del estado del buque,
 - 3) informes sobre las mediciones del espesor,
 - 4) documento descriptivo contemplado en la Resolución A.744(18) de la OMI.

4. PETROLEROS

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los petroleros se considerarán también como parte de la inspección ampliada los siguientes:

- sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma instalado en cubierta,
- equipo de extinción de incendios en general,
- inspección de las válvulas cortafuego de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación,
- control de la presión y contenido de oxígeno del gas inerte,
- tanques de lastre: habrá de examinarse al menos uno de los tanques de la zona de carga, en un primer momento desde el orificio de acceso o desde el acceso a la cubierta, y habrá de penetrarse en él si el inspector establece un motivo claro para continuar la inspección,
- verificación de que se encuentran a bordo los siguientes documentos, inspección de los mismos y confirmación de que han sido sancionados por el Estado del pabellón o por la sociedad de clasificación:
 - 1) informes de inspección de la estructura,
 - 2) informes de apreciación del estado del buque,
 - 3) informes sobre las mediciones del espesor,
 - 4) documento descriptivo contemplado en la Resolución A.744(18) de la OMI.

5. BUQUES DE PASAJEROS NO CONTEMPLADOS EN LA DIRECTIVA 1999/35/CE

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los buques de pasajeros se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- prueba del sistema de detección de incendios y de alarma,
- control del cierre correcto de las puertas cortafuegos,
- prueba del sistema de megafonía,
- simulacro anti-incendios en el que, como mínimo, se compruebe todo el equipo anti-incendios y en el que participará parte del personal de restauración,
- demostración de que los tripulantes cuya función es especialmente importante estén al corriente del plan de control de daños.

Si se considera oportuno, puede continuarse la inspección cuando el buque esté de pasaje hacia o desde el puerto en el Estado miembro, con el consentimiento del capitán o armador. Los inspectores no obstruirán las operaciones del buque ni crearán situaciones que, en opinión del capitán, puedan poner en peligro la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del barco.»

ANEXO III

El anexo VIII se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO VIII

Publicación de información relativa a las inmovilizaciones e inspecciones en los puertos de los Estados miembros (prevista en el artículo 15)

I. La información publicada según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 15 incluirá los datos siguientes:

- nombre del buque,
- número OMI,
- tipo de buque,
- tonelaje bruto,
- año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque,
- nombre y dirección del propietario o del armador del buque,
- en el caso de buques que transporten cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento,
- Estado del pabellón,
- sociedad o sociedades de clasificación, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiere,
- sociedad o sociedades de clasificación y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón, mencionando los certificados expedidos,
- puerto y fecha de la última inspección ampliada y mención de si se ha decretado una inmovilización, en su caso,
- puerto y fecha de la última inspección especial y mención de la organización que ha efectuado la inspección,
- número de inmovilizaciones en los últimos 24 meses,
- país y puerto de inmovilización;
- fecha del levantamiento de la inmovilización,
- días de duración de la inmovilización,
- número de anomalías comprobadas y motivos de la inmovilización, en términos claros y explícitos,
- descripción de las medidas de seguimiento de la inmovilización adoptadas por la autoridad competente y, en su caso, por la sociedad de clasificación,
- si al buque se le ha negado el acceso a un puerto de la Comunidad, motivos de esta prohibición, en términos claros y explícitos,
- indicación, en su caso, de la responsabilidad de la sociedad de clasificación o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las anomalías que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización,
- descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque autorizado a proseguir su ruta hasta el astillero de reparación más próximo, o al que se le haya negado la entrada en un puerto de la Comunidad.

II. La información relativa a los buques inspeccionados, que se publica según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 15, comprenderá los elementos siguientes:

- nombre del buque,
- número OMI,
- tipo de buque,
- tonelaje bruto,
- año de construcción,
- nombre y dirección del propietario o del armador del buque,
- en el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento,

-
- Estado del pabellón,
 - sociedad o sociedades de clasificación, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiere,
 - sociedad o sociedades de clasificación y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón, mencionando los certificados expedidos,
 - país, puerto y fecha de la inspección,
 - número de anomalías y naturaleza de las mismas.»
-

ANEXO IV

Se añaden los anexos IX, X, XI y XII siguientes:

«ANEXO IX

Informe de inspección elaborado en aplicación del artículo 8

El informe de inspección incluirá como mínimo los siguientes elementos:

I. Información general

1. Autoridad competente que ha elaborado el informe
2. Fecha y lugar de la inspección
3. Nombre del buque inspeccionado
4. Pabellón
5. Tipo de buque
6. Número OMI
7. Distintivo de llamada
8. Tonelaje bruto
9. Peso muerto (si procede)
10. Año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque
11. Sociedad o sociedades de clasificación, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiere
12. Sociedad o sociedades de clasificación y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón
13. Nombre y dirección del propietario o del armador del buque
14. En el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento
15. Fecha final de redacción del informe de inspección
16. Indicación de que la información detallada relativa a inspecciones o inmovilizaciones puede ser publicada.

II. Información relativa a la inspección

1. Certificados expedidos en aplicación de los convenios internacionales pertinentes, autoridad u organismo que ha expedido el certificado o certificados pertinentes, indicando las fechas de expedición y de expiración
2. Partes o elementos del buque que han sido objeto de inspección (en el caso de inspección más detallada o ampliada)
3. Indicación del tipo de inspección (inspección, inspección detallada, inspección ampliada)
4. Naturaleza de las anomalías
5. Medidas adoptadas.

III. Información suplementaria en caso de inmovilizaciones

1. Fecha de la decisión de inmovilización
2. Fecha del levantamiento de la inmovilización
3. Naturaleza de las anomalías que han justificado la decisión de inmovilización (referencias a los Convenios, cuando corresponda)
4. Información sobre la última visita intermedia o anual

5. Indicación, en su caso, de la responsabilidad de la sociedad de clasificación o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las anomalías que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización
6. Medidas adoptadas.

ANEXO X

Datos suministrados en el marco del control de la aplicación, según lo dispuesto en el artículo 17

1. Cada año, a más tardar el 1 de abril, los Estados miembros suministrarán a la Comisión los datos siguientes relativos al año precedente.

1.1. Número de inspectores que trabajan por su cuenta en el marco del control de buques por el Estado del puerto.

La información se transmitirá a la Comisión utilizando el modelo de cuadro siguiente:

Puerto/Zona	Número de inspectores a tiempo completo	Número de inspectores a tiempo parcial ⁽¹⁾	Conversión en tiempo completo
Puerto de X.....			
Puerto de Y.....			
TOTAL			

⁽¹⁾ Cuando las inspecciones efectuadas por los inspectores en el marco del control por el Estado del puerto sólo constituyan una parte de la carga de trabajo de dichos inspectores, el número total de inspectores que se fije se adaptará de modo que indique el número equivalente de inspectores a tiempo completo.

Estos datos se suministrarán a nivel nacional y para cada uno de los puertos del Estado miembro considerado. A los fines del presente anexo, se entenderá por puerto un puerto individual y la zona geográfica cubierta por un inspector o por un equipo de inspectores, incluidos en su caso varios puertos individuales. El mismo inspector puede ser llamado a intervenir en más de un puerto/zona geográfica.

1.2. Número total de buques que han entrado en sus puertos a nivel nacional.

2. Los Estados miembros:

- a) suministrarán a la Comisión cada seis meses la lista detallada de los movimientos de buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores, que han entrado en sus puertos, con los números OMI de los buques y las fechas de llegada; o bien,
- b) proporcionarán al SIRENAC los números OMI y las fechas de llegada de los buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores, que han entrado diariamente en sus puertos.

Los Estados miembros proporcionarán a la Comisión la lista de servicios regulares de transbordadores mencionados en las letras a) y b) en un plazo de seis meses a partir de la fecha en que empiece a aplicarse la presente Directiva, y posteriormente cada vez que se produzcan cambios en dichos servicios.

ANEXO XI

A. CATEGORÍAS DE BUQUES SOMETIDOS A LA PROHIBICIÓN DE ACCESO A LOS PUERTOS COMUNITARIOS (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 *ter*)

1. Buques cisterna para productos químicos y gases
2. Graneleros
3. Petroleros
4. Buques de pasajeros.

B. PROCEDIMIENTOS PARA LA PROHIBICIÓN DEL ACCESO A LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD (según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7 *ter*)

1. Cuando se reúnan las condiciones descritas en el artículo 7 *ter*, la autoridad competente del puerto en que se haya dictado la segunda o la tercera inmovilización del buque, según el caso, notificará por escrito al capitán y al propietario o armador del buque la orden de prohibición de acceso del buque.

La autoridad competente informará también a la administración del Estado del pabellón, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, la Comisión Europea, al Centro Administrativo de Asuntos Marítimos y a la Secretaría del Memorando de Acuerdo de París.

La orden de prohibición de acceso surtirá efecto desde el momento en que el buque sea autorizado a abandonar el puerto tras la rectificación de las anomalías que hayan causado la inmovilización.

2. Para levantar la orden de prohibición del acceso, el propietario o armador dirigirá una petición formal a la autoridad competente del Estado miembro que haya impuesto la prohibición de acceso. Esta petición deberá ir acompañada de un certificado de la administración del Estado del pabellón de que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los convenios internacionales. La petición de levantamiento de la prohibición de acceso también deberá ir acompañada, si procede, de un certificado de la sociedad de clasificación en que esté registrado el buque en el que se muestre que el buque es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad.
3. La orden de prohibición de acceso sólo podrá levantarse tras una nueva inspección del buque, en el puerto acordado por los inspectores de la autoridad competente del Estado miembro que haya impuesto la prohibición de acceso, siempre que se demuestre satisfactoriamente a ese Estado miembro que el buque cumple plenamente los requisitos aplicables de los convenios internacionales.

Cuando el puerto acordado se encuentre en la Comunidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de destino podrá autorizar al buque, con el acuerdo de la autoridad competente del Estado miembro que haya impuesto la prohibición de acceso, a navegar hasta ese puerto, únicamente a efectos de comprobar que el buque satisface los requisitos contemplados en el punto 2.

La nueva inspección consistirá en una inspección ampliada que deberá incluir, como mínimo, los puntos correspondientes de la sección C del anexo V.

Todos los costes de esta inspección ampliada serán sufragados por el propietario o por el armador.
4. Si los resultados de la inspección ampliada satisfacen al Estado miembro con arreglo al punto 2, se levantará la prohibición del acceso. Se informará de ello por escrito al propietario o al armador del buque.

La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado del pabellón, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, la Comisión Europea, al Centro Administrativo de Asuntos Marítimos y a la Secretaría del Memorando de Acuerdo.
5. La información sobre los buques a los que se haya prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad estará disponible en el sistema SIRENAC y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 y en el anexo VIII.

ANEXO XII

EXIGENCIAS INTERNACIONALES Y COMUNITARIAS RELATIVAS A LOS REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA

Los buques pertenecientes a las siguientes categorías que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Comunidad deberán estar equipados con un registrador de datos de la travesía que cumpla las normas de funcionamiento contempladas en la Resolución de la OMI A.861(20) y las normas en materia de pruebas contempladas en la Norma nº 61996 de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI):

- los buques de pasajeros construidos a partir del 1 de julio de 2002,
- los transbordadores de carga rodada de pasajeros, construidos antes del 1 de julio de 2002, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe a partir del 1 de julio de 2002,
- los buques de pasajeros distintos de los transbordadores de carga rodada construidos antes del 1 de julio de 2002, a más tardar el 1 de enero de 2004,
- los buques distintos de los buques de pasajeros con un arqueo bruto igual o superior a las 3 000 toneladas, y construidos a partir del 1 de julio de 2002.

Los buques pertenecientes a las siguientes categorías y construidos antes del 1 de julio de 2002, que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Comunidad, deberán estar equipados con un registrador de datos de la travesía que cumpla las normas pertinentes de la OMI:

- buques de carga con un arqueo bruto igual o superior a las 20 000 toneladas, a más tardar en la fecha fijada por la OMI o, a falta de decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2007,
 - buques de carga con un arqueo bruto igual o superior a las 3 000 toneladas, pero inferior a las 20 000 toneladas, a más tardar en la fecha fijada por la OMI o, a falta de decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2008.»
-

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 6 de diciembre de 2001

relativa a la celebración del Acuerdo en forma de Canje de Notas sobre la aplicación provisional del Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006

(2002/40/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 300,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau⁽¹⁾, ambas Partes han llevado a cabo negociaciones para determinar las modificaciones o complementos que deben introducirse en dicho Acuerdo al concluir el período de aplicación del Protocolo anejo al mismo.
- (2) Dichas negociaciones han llevado a la rúbrica de un nuevo Protocolo, por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo, el 30 de mayo de 2001.
- (3) Ese Protocolo otorga posibilidades de pesca a los pescadores comunitarios en las aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea-Bissau para el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006.
- (4) Para garantizar que los buques de la Comunidad puedan seguir ejerciendo actividades pesqueras, es imprescindible que el nuevo Protocolo se aplique cuanto antes. Por este motivo, ambas Partes han rubricado un Acuerdo en forma de Canje de Notas sobre la aplicación provisional, a partir del 16 de junio de 2001, del Protocolo rubricado.
- (5) Sin perjuicio de la adopción de una decisión definitiva en virtud del artículo 37 del Tratado, procede aprobar ahora dicho Acuerdo en forma de Canje de Notas.

- (6) Es preciso determinar la forma de reparto de las posibilidades de pesca entre los Estados miembros basándose en la distribución tradicional de estas posibilidades según el Acuerdo de pesca.

DECIDE:

Artículo 1

Queda aprobado, en nombre de la Comunidad, el Acuerdo en forma de Canje de Notas sobre la aplicación provisional del Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006.

Los textos del Acuerdo en forma de Canje de Notas y del Protocolo se adjuntan a la presente Decisión.

Artículo 2

Las posibilidades de pesca establecidas en el Protocolo se reparten entre los Estados miembros de la forma siguiente:

- a) pesca de camarones:

— Italia	3 900 TRB
— España	2 400 TRB
— Portugal	3 050 TRB
— Grecia	250 TRB
- b) pesca de peces/cefalópodos:

— España	1 870 TRB
— Italia	500 TRB
— Grecia	430 TRB

⁽¹⁾ DO L 226 de 29.8.1980, p. 34.

- c) atuneros cerqueros:
- España 20 buques
 - Francia 19 buques
 - Italia 1 buque
- d) atuneros cañeros y palangreros de superficie:
- España 25 buques
 - Francia 6 buques
 - Portugal 5 buques.

En caso de que las solicitudes de licencia de estos Estados miembros no agoten las posibilidades de pesca establecidas en el Protocolo, la Comisión podrá tomar en consideración las solicitudes presentadas por cualquier otro Estado miembro.

Artículo 3

Los Estados miembros cuyos buques faenen al amparo del presente Protocolo deberán notificar a la Comisión las cantidades de cada población capturadas en la zona de pesca de

Guinea-Bissau según las normas establecidas en el Reglamento (CE) n° 500/2001 de la Comisión, de 14 de marzo de 2001, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2847/93 del Consejo en relación con el control de las capturas de buques pesqueros comunitarios en aguas de terceros países y en alta mar ⁽¹⁾.

Artículo 4

Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a las personas facultadas para firmar el Acuerdo a fin de obligar a la Comunidad.

Hecho en Bruselas, el 6 de diciembre de 2001.

Por el Consejo

El Presidente

I. DURANT

⁽¹⁾ DO L 73 de 15.3.2001, p. 8.

ACUERDO EN FORMA DE CANJE DE NOTAS

sobre la aplicación provisional del Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006

A. Nota del Gobierno de la República de Guinea-Bissau

Muy señor mío:

Con referencia al Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006, rubricado el 30 de mayo de 2001, tengo el honor de comunicarle que, en espera de la entrada en vigor del mismo, el Gobierno de la República de Guinea-Bissau está dispuesto a aplicarlo con carácter provisional a partir del 16 de junio de 2001 de acuerdo con su artículo 9, siempre y cuando la Comunidad esté dispuesta a hacer lo mismo.

Queda entendido que, en este caso, el pago del primer tramo anual de la compensación financiera fijada en el artículo 2 del Protocolo deberá efectuarse antes del 15 de enero de 2002.

Le agradecería tuviera a bien confirmar el acuerdo de la Comunidad sobre esa aplicación provisional. Reciba el testimonio de mi mayor consideración.

En nombre del Gobierno de la República de Guinea-Bissau

B. Nota de la Comunidad

Muy señor mío:

Acuso recibo de su nota del día de hoy, redactada en los siguientes términos:

«Con referencia al Protocolo por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006, rubricado el 30 de mayo de 2001, tengo el honor de comunicarle que, en espera de la entrada en vigor del mismo, el Gobierno de la República de Guinea-Bissau está dispuesto a aplicarlo con carácter provisional a partir del 16 de junio de 2001 de acuerdo con su artículo 9, siempre y cuando la Comunidad esté dispuesta a hacer lo mismo.

Queda entendido que, en este caso, el pago del primer tramo anual de la compensación financiera fijada en el artículo 2 del Protocolo deberá efectuarse antes del 15 de enero de 2002.

Le agradecería tuviera a bien confirmar el acuerdo de la Comunidad sobre esa aplicación provisional.»

Tengo el honor de confirmar el acuerdo de la Comunidad Europea sobre esa aplicación provisional.

Reciba el testimonio de mi mayor consideración.

En nombre del Consejo de la Unión Europea

PROTOCOLO

por el que se fijan las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera previstas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau durante el período comprendido entre el 16 de junio de 2001 y el 15 de junio de 2006

Artículo 1

A partir del 16 de junio de 2001 y durante un período de cinco años, las posibilidades de pesca establecidas en el artículo 4 del Acuerdo quedan fijadas como sigue:

- 1) a) arrastreros camaroneiros congeladores: 9 600 toneladas de registro bruto (TRB) al año;
- b) arrastreros congeladores, de peces de aleta y de cefalópodos: 2 800 toneladas de registro bruto (TRB) al año;
- 2) atuneros cerqueros congeladores: 40 buques;
- 3) atuneros cañeros y palangreros de superficie: 36 buques.

Artículo 2

1. Durante los tres primeros años de aplicación del Protocolo, la contrapartida financiera a que se refiere el artículo 9 del Acuerdo queda fijada en 10 millones de euros anuales (9 millones de euros en concepto de compensación financiera, pagadera el primer año antes del 15 de enero de 2002 y los años siguientes después de la fecha de aniversario del Protocolo, y un millón de euros para las medidas a que se refiere el artículo 4 del presente Protocolo).

2. Durante los dos últimos años de aplicación del Protocolo, la contrapartida financiera a que se refiere el artículo 9 del Acuerdo queda fijada en 10 500 000 euros anuales (9 500 000 euros en concepto de compensación financiera y un millón de euros para las medidas a que se refiere el artículo 4 del presente Protocolo).

3. El uso de esta compensación financiera será competencia exclusiva del Gobierno de Guinea-Bissau.

4. Dicha compensación se ingresará en la cuenta que indique el Gobierno de Guinea-Bissau a nombre del Erario Público.

Artículo 3

Ambas partes se comprometen a fomentar una pesca responsable en aguas de Guinea-Bissau de acuerdo con los principios de no discriminación entre las diferentes flotas presentes en dichas aguas.

Durante el período de vigencia del Protocolo, la Comunidad y las autoridades de Guinea-Bissau procurarán seguir la evolución de los recursos en la zona de pesca de Guinea-Bissau; a tal efecto, se fijará una reunión científica conjunta de carácter anual, que se celebrará en Bruselas o en Bissau.

Ambas partes, basándose en las conclusiones de la reunión científica anual y de acuerdo con las mejores opiniones científicas disponibles, se consultarán en la comisión mixta establecida en el artículo 11 del Acuerdo marco para adoptar, en su

caso y de común acuerdo, medidas destinadas a realizar una gestión sostenible de los recursos pesqueros.

En caso de que las medidas contempladas en el apartado anterior supongan una reducción de las posibilidades de pesca concedidas en virtud del presente Protocolo, la contrapartida financiera será objeto de una adaptación.

Si la situación de los recursos lo permite, las posibilidades de pesca concedidas en virtud del presente Protocolo podrán aumentarse a petición de la Comunidad por tramos sucesivos de 1 000 toneladas de registro bruto al año. En ese caso, la contrapartida financiera establecida en el artículo 2 se aumentará proporcionalmente *pro rata temporis*.

Artículo 4

Con cargo a la contrapartida financiera establecida en el apartado 1 del artículo 2, se financiarán las medidas que figuran a continuación según el siguiente reparto:

- a) Financiación de un programa científico o técnico guineano destinado a mejorar los conocimientos pesqueros y el seguimiento de la situación de los recursos en la zona de pesca de Guinea-Bissau, así como el funcionamiento del laboratorio de investigación aplicada a la pesca, fundamentalmente en lo que respecta a la mejora de las condiciones sanitarias en el sector de la pesca, con un importe de 200 000 euros al año.
- b) Financiación de becas de estudio y formación práctica en las distintas disciplinas científicas, técnicas y económicas relacionadas con la pesca; estas becas podrán utilizarse igualmente en cualquier Estado vinculado a la Comunidad por un acuerdo de cooperación. El coste total de las mismas no podrá superar los 150 000 ecus al año. A petición de las autoridades de Guinea-Bissau, una parte de esta cantidad podrá destinarse a sufragar los gastos de participación en reuniones internacionales o cursos relacionados con temas pesqueros, así como a la organización de seminarios sobre la pesca en Guinea-Bissau. Dicho importe se ingresará en la cuenta que indiquen las autoridades nacionales competentes que gestionen la totalidad de las becas y demás medidas financiadas de este modo.
- c) Ayuda a las inversiones en el sector de la pesca artesanal: 250 000 euros al año.
- d) Vigilancia marítima, incluida la instalación de un sistema de seguimiento vía satélite (VMS) de los buques de pesca: 300 000 euros al año.
- e) Ayuda institucional al Ministerio responsable de la pesca: 60 000 euros al año.
- f) Asistencia técnica para la puesta en marcha y seguimiento de las medidas mencionadas, cuyo contenido y disposiciones se establecerán de común acuerdo entre ambas partes: 40 000 euros al año.

Las autoridades nacionales competentes decidirán las medidas sobre la base de un programa de acción que se enviará con carácter informativo a la Comisión de las Comunidades Europeas antes del primer pago.

Artículo 5

Los importes a que se refieren las letras a), c), d), e) y f) del artículo 4 se pondrán a disposición de las autoridades y organismos competentes de Guinea-Bissau, el primer año antes del 15 de enero de 2002 y los años siguientes después de la fecha de aniversario del Protocolo, y se ingresarán, según la programación de su utilización, en las cuentas bancarias de las autoridades competentes de Guinea-Bissau.

Los importes mencionados en la letra b) del artículo 4 se abonarán a medida que se vayan utilizando.

Las autoridades nacionales competentes presentarán a la Delegación de la Comisión Europea en Guinea-Bissau, dentro de los tres meses siguientes a la fecha de aniversario del Protocolo, un informe anual sobre la aplicación de las medidas programadas y financiadas, sobre los resultados obtenidos y sobre las dificultades encontradas, en su caso. Dicho informe incluirá información sobre la realización de las actividades de formación financiadas gracias a los pagos de los armadores a que se refiere el punto 5.3 del anexo técnico.

La Comunidad Europea se reserva el derecho de solicitar a las autoridades nacionales competentes información complementaria sobre los resultados, así como, en su caso, de revisar los pagos en función de la aplicación efectiva de las medidas.

Artículo 6

Guinea-Bissau se reserva el derecho de suspender la aplicación del presente Protocolo en caso de que la Comunidad no efectúe los pagos contemplados en los artículos 2 y 4.

Artículo 7

En el supuesto de que el ejercicio de las actividades pesqueras en la zona de pesca de Guinea-Bissau se vea imposibilitado por circunstancias graves, con excepción de los fenómenos naturales, la Comunidad Europea podrá suspender el pago de la contrapartida financiera correspondiente al período de impedimento, en la medida de lo posible previa concertación entre ambas Partes.

El pago de la contrapartida financiera se reanudará en cuanto la situación se normalice y una vez que ambas Partes se hayan consultado y confirmado que las circunstancias permiten reemprender las actividades pesqueras.

Artículo 8

El anexo del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República de Guinea-Bissau relativo a la pesca en aguas de Guinea-Bissau queda derogado y se sustituye por el anexo del presente Protocolo.

Artículo 9

El presente Protocolo y sus anexos entrarán en vigor en la fecha en que las Partes se notifiquen el cumplimiento de los trámites necesarios a tal fin.

Será aplicable a partir del 16 de junio de 2001.

ANEXO

CONDICIONES QUE DEBERÁN CUMPLIR LOS BUQUES DE LA COMUNIDAD EUROPEA PARA FAENAR EN LA ZONA DE PESCA DE GUINEA-BISSAU**1. Tramitación de la solicitud y expedición de licencias**

- 1.1. Las autoridades competentes de la Comunidad Europea presentarán al Ministerio responsable de la pesca de la República de Guinea-Bissau, por mediación de la Delegación de la Comisión Europea en ese país, una solicitud por cada buque que desee faenar en virtud del Acuerdo, al menos veinte días antes de la fecha de inicio del período de validez solicitado.

Para presentar las solicitudes se utilizarán los impresos facilitados a tal efecto por el Gobierno de la República de Guinea-Bissau, según el modelo adjunto (apéndice 1).

- 1.2. Se adjuntará a cada solicitud de licencia el comprobante de pago del canon correspondiente al período de validez de la licencia y del importe contemplado en el punto 6.2 siguiente y, en el caso de los arrastreros congeladores, una copia del documento expedido por el Estado miembro en el que se certifique el tonelaje del buque en TRB. El pago del canon se abonará en la cuenta que indiquen las autoridades de Guinea-Bissau. El original de la licencia se entregará al capitán del buque o a su representante.

En caso de solicitud de una nueva licencia por un buque que ya haya disfrutado de una en el marco del presente Protocolo y cuyas características técnicas sean las mismas, dicha solicitud se presentará al Ministerio responsable de la pesca por mediación de la Delegación de la Comisión Europea en Bissau y sólo deberá adjuntarse el comprobante del pago del canon correspondiente a los períodos de que se trate. El Ministerio responsable de la pesca autorizará la nueva licencia haciendo referencia en la misma a la primera solicitud de licencia presentada en el marco del Protocolo vigente.

- 1.3. Se informará de todas las licencias expedidas a la Delegación de la Comisión Europea en Bissau.
- 1.4. Los cánones incluirán todos los impuestos nacionales y locales, con excepción de las tasas portuarias.
- 1.5. Para determinar la validez de las licencias, se partirá de los siguientes períodos anuales:

Primer período: del 16 de junio al 31 de diciembre de 2001

Segundo período: del 1 de enero al 31 de diciembre de 2002

Tercer período: del 1 de enero al 31 de diciembre de 2003

Cuarto período: del 1 de enero al 31 de diciembre de 2004

Quinto período: del 1 de enero al 31 de diciembre de 2005

Sexto período: del 1 de enero al 15 de junio de 2006

Ninguna licencia podrá comenzar durante un período anual y acabar durante el período anual siguiente.

- 1.6. Cada licencia se expedirá a nombre de un buque determinado y será intransferible. No obstante, a instancia de la Comisión Europea y en caso de fuerza mayor demostrada, la licencia de un buque podrá ser sustituida por una nueva licencia expedida a nombre de otro buque de características similares. Si el tonelaje de registro bruto (TRB) del buque suplente es superior al del buque sustituido, la diferencia de canon deberá pagarse *pro rata temporis*.

La fecha en que comenzará a tener efecto la nueva licencia será la fecha en que el armador entregue la licencia anulada al Ministerio responsable de la pesca de la República de Guinea-Bissau. Se informará de la transferencia de licencia a la Delegación de la Comisión Europea en Bissau.

- 1.7. *Disposiciones aplicables a los arrastreros congeladores.*

- 1.7.1. Las licencias deberán llevarse permanentemente a bordo.

- 1.7.2. Una vez por período anual y antes de la expedición de la licencia, los buques deberán presentarse en el puerto de Bissau para someterse a la inspección establecida por la normativa vigente. Dicha inspección será efectuada exclusivamente por personas debidamente habilitadas y deberá realizarse dentro de las 48 horas hábiles siguientes a la llegada del buque al puerto, si dicha llegada se anuncia como mínimo con 72 horas de antelación. Si, por una razón imputable al Ministerio responsable de la pesca, la licencia no se expide en el plazo de 48 horas, los gastos, si los hubiere, correrán a cargo de dicho Ministerio. Si el buque prolonga su estancia en el puerto una vez expedida la licencia, los gastos y tasas en vigor correrán a cargo del armador.

En caso de concesión de una nueva licencia durante el mismo período anual, el buque cuyas características técnicas no se hayan modificado estará exento de inspección y no deberá dirigirse al puerto. No obstante, los gastos ocasionados por la expedición de la licencia correrán a cargo de los armadores.

- 1.7.3. No obstante lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 4 del Acuerdo, las licencias se expedirán por períodos de tres, seis o doce meses y serán renovables. Para calcular la utilización de las posibilidades de pesca indicadas en el artículo 1 del Protocolo, se tendrá en cuenta el período de validez de las licencias. En lo que respecta al primero y al último período anual, las licencias se pagarán de forma proporcional a su período de validez.
- 1.7.4. Los cánones que deberán pagar los armadores quedan fijados como sigue, en euros por tonelada de registro bruto:
- licencias anuales:
 - 197 para los buques de pesca de peces de aleta,
 - 219 para los buques de pesca de cefalópodos,
 - 279 para los camareros;
 - licencias semestrales:
 - 102 para los buques de pesca de peces de aleta,
 - 113 para los buques de pesca de cefalópodos,
 - 144 para los camareros;
 - licencias trimestrales:
 - 52 para los buques de pesca de peces de aleta,
 - 58 para los buques de pesca de cefalópodos,
 - 73 para los camareros.

Estos cánones se incrementarán un 5 % a partir del cuarto período de aplicación anual del Protocolo.

- 1.7.5. En caso de que no se efectúe el desembarque obligatorio al precio del mercado previsto en el punto 4, los cánones suplementarios que deberán pagar los armadores quedan fijados como sigue:
- 7 euros por tonelada de registro bruto, en el caso de licencias trimestrales,
 - 14 euros por tonelada de registro bruto, en el caso de licencias semestrales,
 - 23 euros por tonelada de registro bruto, en el caso de licencias anuales.

1.8. Disposiciones aplicables a los atuneros y palangreros de superficie.

- 1.8.1. Las licencias deberán llevarse permanentemente a bordo; no obstante, una vez recibida la notificación del pago anticipado enviada por la Comisión de las Comunidades Europeas a las autoridades de Guinea-Bissau, éstas inscribirán el buque en la lista de buques autorizados a faenar que será remitida a las autoridades de control de dicho país. Por otra parte, en espera de la recepción del original, podrá remitirse (por fax) una copia de la licencia ya expedida para su conservación a bordo del buque.
- 1.8.2. Las licencias tendrán un período de validez de un año. El canon queda fijado en 25 euros por tonelada pescada en la zona de pesca de Guinea-Bissau.
- 1.8.3. Las licencias se expedirán previo pago a las autoridades nacionales competentes de una cantidad global de 2 250 euros al año por atunero cerquero, de 375 euros al año por atunero cañero y de 625 euros al año por palangrero de superficie, equivalente a los cánones por:
- 90 toneladas de atún anuales por atunero cerquero,
 - 15 toneladas anuales por atunero cañero,
 - 25 toneladas anuales por palangrero de superficie.
- 1.8.4. Al final de cada año civil, la Comisión de las Comunidades Europeas elaborará una liquidación final de los cánones debidos por la campaña, basándose en las declaraciones de capturas realizadas por cada armador y confirmadas por los institutos científicos competentes para la comprobación de los datos de las capturas (el ORSTOM y el IEO). Dicha liquidación se comunicará simultáneamente al Ministerio responsable de la pesca y a los armadores. Los armadores tendrán de plazo hasta el 31 de mayo del año siguiente para abonar los pagos adicionales a que hubiere lugar a las autoridades nacionales competentes de Guinea-Bissau en la cuenta mencionada en el punto 1.2 anterior. No obstante, si la liquidación final resultase inferior al importe del anticipo antes mencionado, el armador no tendrá derecho a recuperar la cantidad residual correspondiente.

2. Declaraciones de capturas

Todos los buques de la Comunidad autorizados a faenar en la zona de pesca de la República de Guinea-Bissau en virtud del Acuerdo deberán comunicar sus capturas al Ministerio responsable de la pesca y enviar una copia a la Delegación de la Comisión Europea en Guinea-Bissau, con arreglo a las siguientes indicaciones:

- Los arrastreros declararán sus capturas según el modelo adjunto (apéndice 2); las declaraciones serán mensuales y deberán comunicarse al menos una vez al trimestre.

- Los atuneros cerqueros, los atuneros cañeros y los palangreros de superficie llevarán un cuaderno diario de pesca, según el modelo del apéndice 3, de cada período de pesca transcurrido en la zona de pesca de Guinea-Bissau; este documento deberá enviarse cada seis meses al Ministerio responsable de la pesca, por mediación de la Delegación de la Comisión Europea en Guinea-Bissau. En caso de ausencia de actividades pesqueras en la zona de pesca de Guinea-Bissau, los armadores deberán enviar una declaración de ausencia de capturas en las condiciones mencionadas.
- Los impresos, en los que constarán los totales mensuales por especie, se cumplimentarán de manera legible y deberán ir firmados por el capitán del buque.

En caso de incumplimiento de estas disposiciones, el Gobierno de Guinea-Bissau se reserva el derecho de suspender la licencia del buque encausado —y, en caso de reincidencia, de no renovar la licencia— hasta que cumpla las diligencias estipuladas.

3. **Capturas accesorias**

- 3.1. Los buques de pesca de peces de aleta no podrán llevar a bordo más de un 9 % de crustáceos y de un 9 % de cefalópodos del total de las capturas realizadas en la zona de pesca de Guinea-Bissau.

Los buques de pesca de cefalópodos no podrán llevar a bordo más de un 9 % de crustáceos del total de las capturas realizadas en la zona de pesca de Guinea-Bissau.

Los camaroneros no podrán llevar a bordo más de un 50 % de cefalópodos del total de las capturas realizadas en la zona de pesca de Guinea-Bissau.

- 3.2. Los atuneros cañeros podrán pescar cebo vivo para realizar su campaña de pesca en la zona de pesca de Guinea-Bissau.

4. **Desembarque de peces**

Los buques de pesca de arrastre se comprometen a desembarcar pescado al precio del mercado con el fin de garantizar el abastecimiento en pescado del mercado local.

Los armadores comunitarios podrán optar entre el desembarque de capturas y un pago a tanto alzado.

- 4.1. Cuando el armador opte por el desembarque de las capturas, deberá desembarcar las siguientes cantidades al precio del mercado:
- arrastreros de peces de aleta: 50 kg de peces por TRB, por trimestre,
 - arrastreros de cefalópodos: 30 kg de peces por TRB, por trimestre,
 - camaroneros: 10 kg de peces por TRB, por trimestre.

Los desembarques podrán realizarse individual o colectivamente.

El armador informará del desembarque lo antes posible al Ministerio responsable de la pesca de Guinea-Bissau y al menos 48 horas antes de la hora de llegada prevista al puerto, y añadirá una apreciación de la cantidad total que vaya a desembarcarse.

Las actividades de desembarque no durarán más de 24 horas desde la llegada del buque a puerto. Si este plazo no se cumpliera, el buque estaría en su derecho de abandonar el puerto y la obligación de desembarcar se consideraría cumplida en lo que respecta a la cantidad anunciada por el armador. En caso de que no se cumpliera dicho plazo de 24 horas, se deducirá un crédito de días de pesca proporcional a la duración del desembarque de la licencia posterior para el mismo buque o para cualquier otro buque designado por el armador que tenga las mismas características técnicas. Además, todas las tasas y gastos portuarios correrán a cargo de Guinea-Bissau.

Los plazos fijados se entenderán con exclusión de sábados, domingos y días festivos.

Al término de las actividades de desembarque, se entregará al capitán del buque un certificado en el que figurarán la cantidad y el valor de las capturas desembarcadas.

El incumplimiento de la obligación de desembarque supondrá para su autor el pago de una penalización de 1 000 euros por tonelada que no haya sido desembarcada.

- 4.2. En caso de que el armador opte por el pago a tanto alzado, serán de aplicación las disposiciones del punto 1.7.5.

5. **Embarque de marineros**

Los armadores que se hallen en posesión de las licencias de pesca establecidas en el Acuerdo contribuirán a la formación profesional práctica de los nacionales de Guinea-Bissau y a la mejora del mercado del trabajo, en las condiciones y con los límites siguientes:

- 5.1. Cada armador de un arrastrero se comprometerá a dar empleo a:
- tres marineros, en los buques de tonelaje inferior a 250 TRB,
 - cuatro marineros, en los buques de tonelaje comprendido entre 250 TRB y 400 TRB,
 - cinco marineros, en los buques de tonelaje comprendido entre 400 TRB y 650 TRB,
 - seis marineros, en los buques de tonelaje superior a 650 TRB.

No obstante, los armadores comunitarios procurarán que la proporción de marineros guineanos embarcados alcance el 33 % del personal que no tenga rango de oficial asignado a la conducción o a las actividades de pesca del buque.

Estos marineros serán seleccionados por los armadores. Sin embargo, teniendo en cuenta las necesidades en materia de formación y empleo, la parte de Guinea-Bissau podrá designar un máximo de un marinero por arrastrero.

- 5.2. Los armadores de atuneros y de palangreros de superficie se comprometerán a contratar a nacionales de Guinea-Bissau en las condiciones y límites siguientes:
- en la flota de atuneros cerqueros se embarcarán siete marineros de Guinea-Bissau durante la campaña de pesca en la zona de pesca de Guinea-Bissau,
 - en la flota de atuneros cañeros y de palangreros de superficie se embarcarán diecisiete marineros guineanos durante la campaña de pesca atunera en la zona de pesca de Guinea-Bissau sin que pueda sobrepasarse el número de un marinero por buque.
- 5.3. El sueldo de los marineros se fijará antes de la expedición las licencias y de común acuerdo entre los armadores o sus representantes y el Ministerio responsable de la pesca; correrá a cargo de los armadores y deberá incluir el régimen de seguridad social al que estén adscritos los marineros (seguro de vida, de accidentes, de enfermedad, etc.).

En caso de no embarcar marineros de Guinea-Bissau, los armadores de atuneros cerqueros, atuneros cañeros y palangreros de superficie tendrán la obligación de pagar por la campaña de pesca, con la mayor brevedad posible, una cantidad a tanto alzado equivalente a los salarios de los marineros no embarcados.

Esta cantidad se utilizará para la formación de marineros de Guinea-Bissau y se abonará en la cuenta que indiquen las autoridades de ese país.

6. Embarque de observadores

- 6.1. Cada arrastrero embarcará a un observador designado por el Ministerio responsable de la pesca.

La presencia a bordo del observador no debería tener una duración superior a dos mareas consecutivas. El embarque y desembarque de los observadores no podrán interrumpir las mareas o las actividades de pesca.

- 6.2. Mientras esté a bordo, se dispensará al observador trato de oficial. Su cometido será el siguiente:
- observará las actividades pesqueras de los buques,
 - efectuará operaciones de muestreo biológico dentro de programas científicos,
 - registrará los artes de pesca utilizados,
 - comprobará los datos de las capturas efectuadas en la zona guineana que figuren en el cuaderno diario de pesca,
 - comunicará por radio, al menos una vez por semana, los datos sobre la pesca.

Durante su estancia a bordo, el observador:

- adoptará todas las disposiciones convenientes para que ni las condiciones de su embarque ni su presencia a bordo del buque interrumpan u obstaculicen las actividades pesqueras,
- respetará los bienes y equipos que se encuentren a bordo, así como la confidencialidad de todos los documentos pertenecientes al buque,
- redactará un informe de actividad, que enviará a las autoridades competentes de Guinea-Bissau. Esas autoridades, una vez estudiado el informe y en plazo de una semana, enviarán una copia del mismo a la delegación de la Comisión Europea en Bissau.

Las condiciones de embarque del observador se precisarán de común acuerdo entre el armador o su consignatario y las autoridades de Guinea-Bissau. El salario y los gastos sociales del observador correrán a cargo del Ministerio responsable de la pesca.

Para contribuir a cubrir los gastos derivados de la presencia a bordo del observador, el armador abonará a las autoridades de Guinea-Bissau, junto con el pago del canon, un importe de 10 euros por TRB al año, *pro rata temporis*, por cada buque que faene en aguas de Guinea-Bissau.

Cuando el observador embarque en un puerto extranjero, los gastos de viaje correrán a cargo del armador. Cuando un buque que lleve a bordo un observador de Guinea-Bissau salga de la zona de pesca de este país, deberán adoptarse las medidas necesarias para garantizar, tan pronto como sea posible, el regreso a Bissau del observador a expensas del armador.

En caso de que el observador no comparezca en el lugar y el momento acordados ni en las doce horas siguientes, el armador quedará automáticamente eximido de su obligación de embarcar a ese observador.

- 6.3. A instancia del Ministerio responsable de la pesca, los atuneros cerqueros y los palangreros de superficie embarcarán un observador.
- En este caso, el puerto de embarque se determinará de común acuerdo entre el Ministerio responsable de la pesca y los armadores o sus representantes.
7. **Inspección y control**
- Los buques de la Comunidad Europea que se hallen faenando en la zona de pesca de Guinea-Bissau permitirán y facilitarán la subida a bordo y la realización de sus funciones a todo funcionario de Guinea-Bissau encargado de la inspección y del control. La presencia de este funcionario a bordo se circunscribirá al tiempo necesario para efectuar las comprobaciones de las capturas mediante muestreo, así como para llevar a cabo cualquier otra inspección relacionada con las actividades pesqueras.
8. **Zonas de pesca**
- Los arrastreros congeladores a que se refiere el artículo 1 del Protocolo estarán autorizados a ejercer actividades pesqueras en las aguas situadas más allá de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base.
9. **Dimensión de malla autorizada**
- La malla mínima autorizada en el copo de la red (malla estirada) será de:
- 70 mm para los buques de peces de aleta;
 - 70 mm para los buques de pesca de cefalópodos;
 - 40 mm para los camareros;
 - 16 mm para la pesca de cebo vivo.
- Se autoriza la pesca con tangón.
10. **Entrada y salida de la zona**
- Todos los buques de la Comunidad Europea que estén faenando en la zona de Guinea-Bissau en virtud del Acuerdo comunicarán a la emisora de radio del Ministerio encargado de la pesca la fecha y la hora, así como su posición, cada vez que entren en la zona de pesca de Guinea-Bissau o salgan de ella.
- Al expedir la licencia, el Ministerio responsable de la pesca comunicará a los armadores el indicativo de llamada, la frecuencia y los horarios.
- En caso de no poder utilizar esa radio, los buques podrán emplear otros medios alternativos de comunicación, como el télex, el fax (nº 20.11.57, nº 20.19.57, nº 20.16.84) o el telegrama.
11. **Procedimiento en caso de apresamiento y sanciones**
- 11.1. De producirse un apresamiento o una aplicación de sanciones, en aguas de Guinea-Bissau, en relación con un buque pesquero que enarbole pabellón de un Estado miembro de la Comunidad Europea y que esté faenando en virtud del Acuerdo, deberá informarse de ello a la Delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas en Guinea-Bissau en un plazo de cuarenta y ocho horas y remitírsele simultáneamente un informe sucinto de las circunstancias y razones que hayan motivado dicho apresamiento o sanciones.
- En caso de apresamiento, antes de iniciar un procedimiento judicial, se procurará resolver la presunta infracción mediante un procedimiento administrativo. Este procedimiento terminará a más tardar tres días hábiles después del apresamiento.
- 11.2. En caso de que el asunto no pueda resolverse mediante un procedimiento administrativo y sea llevado ante una instancia judicial competente, la autoridad competente fijará, en un plazo de cuarenta y ocho horas después de concluir el procedimiento administrativo, una fianza bancaria a la espera de la decisión judicial. El importe de la fianza no deberá ser superior al máximo del importe de la multa establecida por la legislación nacional para la presunta infracción de que se trate.
- La autoridad competente liberará la fianza bancaria en cuanto el asunto concluya sin condena del capitán del buque en cuestión.
- El buque y su tripulación quedarán libres:
- en cuanto se hayan cumplido las obligaciones que resulten del procedimiento administrativo,
 - o se haya constituido la fianza bancaria.
12. **Zonas de abastecimiento**
- Si un buque comunitario desea proceder a operaciones abastecimiento de carburante en la zona de las 12 millas marinas a partir de la costa, deberá respetar la legislación nacional en la materia.
-

Apéndice 1

Impreso de solicitud de licencia de pesca

Parte reservada a la Administración	Observaciones:
Nacionalidad:
Número de licencia:
Fecha de la firma:
Fecha de expedición:

SOLICITANTE:

Razón social:

Número de Registro Mercantil:

Nombre y apellidos del responsable:

Fecha y lugar de nacimiento:

Profesión:

Dirección:

.....

Número de empleados:

Nombre y dirección del consignatario:

.....

BUQUE

Tipo de buque: Número de matrícula:

Nombre actual: Nombre anterior:

Fecha y lugar de construcción:

Nacionalidad de origen:

Eslora: Manga: Puntal:

Registro bruto: Registro neto:

Características del material de construcción:

Marca del motor principal: Tipo: Potencia en CV:

Hélice: Fija: Variable: Tobera:

Velocidad:

Indicativo de llamada: Frecuencia:

Lista de los instrumentos de detección, navegación y transmisión:

Radar: Sonar: Sondeador de relinga de corchos, sonda de red:

VHF: BLU: Navegación satélite: Otros:

Número de marineros:

SISTEMA DE CONSERVACIÓN:

Hielo: Hielo y refrigeración:

Congelación: en salmuera: en seco: en agua de mar refrigerada:

Potencia frigorífica total (fg):

Capacidad de congelación diaria (24 horas) en toneladas:

Capacidad de las bodegas:

TIPO DE PESCA

A. Pesca demersal:

Demersal de bajura: Demersal de altura:

Tipo de red de arrastre:

para cefalópodos: para camarones: para peces:

Longitud de la red de arrastre: Longitud de la relinga de corchos:

Dimensión de las mallas en el copo:

Dimensión de las mallas en las alas:

Velocidad de arrastre:

B. Pesca de grandes pelágicos (atún)

Con caña: Número de cañas:

Con cerco: Longitud de la red: Caída:

Número de tanques: Capacidad en toneladas:

C. Pesca con palangre y nasas:

De superficie: De fondo:

Longitud de la línea: Número de anzuelos:

Número de líneas:

Número de nasas:

INSTALACIÓN EN TIERRA:

Dirección y número de autorización:

.....

Razón social:

Actividades:

Comercio interior de pescado: Exportación:

Tipo y número del carnet de mayorista:

Descripción de las instalaciones de tratamiento y conservación:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Número de empleados:

Nota: Señálese con una cruz las respuestas afirmativas en las casillas reservadas al efecto.

Observaciones técnicas

Autorización de la Secretaría de Estado

Apéndice 2

ESTADÍSTICAS DE CAPTURA Y DE ESFUERZO

MINISTERIO DE PESCA

Nombre del buque:		Potencia del motor:		Método de pesca:		Año:		
Nacionalidad:		Registro bruto (t):		Puerto de desembarque:				
Fecha	Zona de pesca		Número de caladas de red	Número de horas de pesca	Especies			
	Longitud	Latitud						
1/								
2/								
3/								
4/								
5/								
6/								
7/								
8/								
9/								
10/								
11/								
12/								
13/								
14/								
15/								
16/								
17/								
18/								
19/								
20/								
21/								
22/								
23/								
24/								
25/								
26/								
27/								
28/								
29/								
30/								
31/								
Total								

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 21 de enero de 2002

por la que se establecen condiciones adicionales para la concesión de autorizaciones para sacar cerdos de explotaciones situadas dentro de las zonas de protección y vigilancia establecidas en España debido a la peste porcina clásica

[notificada con el número C(2002) 105]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2002/41/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 2001/89/CE del Consejo, de 23 de octubre de 2001, relativa a medidas comunitarias de lucha contra la peste porcina clásica ⁽¹⁾ y, en particular, la letra f) del apartado 1 del artículo 11, el apartado 3 del artículo 25 y el apartado 4 del artículo 29,

Considerando lo siguiente:

- (1) Se han producido focos de peste porcina clásica en la comarca de Osona de la provincia de Barcelona (Cataluña, España).
- (2) España está adoptando medidas de control de la enfermedad en el contexto de la Directiva 2001/89/CE.
- (3) La Comisión ha adoptado las siguientes Decisiones en relación con esos focos de enfermedad: i) Decisión 2001/925/CE, de 20 de diciembre de 2001, relativa a determinadas medidas de protección contra la peste porcina clásica en España y por la que se deroga la Decisión 2001/863/CE ⁽²⁾, cuya última modificación la constituye la Decisión 2002/31/CE ⁽³⁾; ii) Decisión 2002/33/CE, de 14 de enero de 2002, sobre la utilización de dos mataderos por parte de España, de conformidad con lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 2001/89/CE del Consejo ⁽⁴⁾; y iii) Decisión 2002/32/CE, de 14 de enero de 2002, relativa al marcado y la utilización de la carne de porcino en España con arreglo a lo establecido en el artículo 11 de la Directiva 2001/89/CE del Consejo ⁽⁵⁾.
- (4) Los artículos 10 y 11 de la Directiva 2001/89/CE disponen las medidas que deben aplicarse en las zonas de protección y de vigilancia establecidas alrededor de los focos, entre las que se incluyen la prohibición de

sacar cerdos de las explotaciones situadas en esas zonas y las condiciones para autorizar excepciones a esta prohibición. Debido a la aparición de varios focos de enfermedad desde principios de diciembre de 2001 y a la consiguiente inmovilización prolongada de los cerdos de las explotaciones situadas en las zonas de protección y vigilancia establecidas, han surgido problemas de bienestar animal en esas explotaciones que pueden resolverse autorizando la salida de los animales de las explotaciones. No obstante, las salidas de cerdos entrañan el riesgo de que la enfermedad siga propagándose, lo que podría tener consecuencias especialmente graves dada la elevada densidad de ganado porcino que hay en la zona.

- (5) Las disposiciones de la Directiva 2001/89/CE deben aplicarse en los Estados miembros a partir del 1 de noviembre de 2002. Hasta que se aplique esa Directiva, pueden adoptarse disposiciones transitorias adicionales para el control de la peste porcina clásica según los procedimientos del Comité de reglamentación.
- (6) Por lo tanto, resulta adecuado establecer condiciones adicionales para la concesión, por parte de las autoridades competentes españolas, de autorizaciones para sacar cerdos de las explotaciones situadas dentro de las zonas de protección y vigilancia establecidas en cumplimiento de la Directiva 2001/89/CE para su traslado al matadero. Posteriormente, la carne fresca de estos animales deberá ser transformada o marcada y tratada con arreglo a lo dispuesto en la letra f) del apartado 3 del artículo 10 de la Directiva antes citada.
- (7) En aras de la claridad, es conveniente derogar la Decisión 2002/32/CE, que no puede aplicarse debidamente como consecuencia de la aparición de nuevos focos de la enfermedad.
- (8) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité veterinario permanente.

⁽¹⁾ DO L 316 de 1.12.2001, p. 5.

⁽²⁾ DO L 339 de 21.12.2001, p. 56.

⁽³⁾ DO L 13 de 16.1.2002, p. 31.

⁽⁴⁾ DO L 13 de 16.1.2002, p. 35.

⁽⁵⁾ DO L 13 de 16.1.2002, p. 32.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

España podrá autorizar la salida de cerdos de las explotaciones situadas dentro de las zonas de protección y de vigilancia establecidas antes del 15 de enero de 2002 en la comarca de Osona de la provincia de Barcelona (Cataluña) para su traslado al matadero, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10 y en el apartado 2 del artículo 11 de la Directiva 2001/89/CE, siempre y cuando, además de las medidas establecidas en el apartado 3 del artículo 10 de dicha Directiva, se cumplan las siguientes condiciones:

- a) únicamente podrán sacarse cerdos de explotaciones que:
- no tengan ningún cerdo del que se sospeche que pueda estar infectado por el virus de la peste porcina clásica, o
 - hayan sido reconocidas como explotación de contacto con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 2001/89/CE;
- b) los cerdos se trasladarán a uno de los mataderos indicados en la Decisión 2002/33/CE;
- c) antes de autorizar la salida de los cerdos, un veterinario oficial habrá de efectuar el examen clínico preceptivo con arreglo a los procedimientos descritos en la parte I del anexo en el período de 24 horas que anteceda al traslado de los animales;

- d) las muestras para las pruebas serológicas o virológicas de los cerdos se tomarán en el momento del sacrificio con arreglo a los procedimientos descritos en la parte II del anexo.

Artículo 2

España dispondrá que los mataderos designados para recibir los cerdos referidos en el artículo 1 no acepten el mismo día otros cerdos destinados al sacrificio.

Artículo 3

La Decisión 2002/32/CE queda derogada.

Artículo 4

La presente Decisión se aplicará hasta el 28 de febrero de 2002.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de enero de 2002.

Por la Comisión

David BYRNE

Miembro de la Comisión

ANEXO

PARTE I

PROCEDIMIENTOS PARA EL EXAMEN CLÍNICO DE CERDOS

El examen clínico se efectuará del siguiente modo:

- a) se comprobarán los registros de producción y sanitarios de la explotación, en caso de que se disponga de tales registros;
- b) se realizará una inspección de todas las instalaciones de la explotación;
- c) el examen clínico se realizará en todas las instalaciones de las que se vayan a sacar cerdos;
- d) incluirá la medición de la temperatura corporal; el número mínimo de cerdos que se examine deberá permitir la detección de fiebre con una confianza del 95 % si se da con una prevalencia del 20 % en la unidad en que se encuentren los cerdos que se vayan a trasladar; sin embargo, en el caso de las cerdas de cría y los verracos, el número mínimo de animales que se examine deberá permitir la detección de fiebre con una confianza del 95 % si se da con una prevalencia del 5 % en la unidad en que se encuentren los animales que se vayan a sacar; la temperatura deberá medirse principalmente en los siguientes cerdos o grupos de cerdos:
 - cerdos enfermos o anoréxicos,
 - cerdos que se hayan recuperado recientemente de una enfermedad,
 - cerdos introducidos recientemente en la explotación o de los que se sepa que han estado en contacto con una fuente potencial de transmisión del virus de la peste porcina clásica,
 - cerdos que ya hayan sido objeto de muestreo y pruebas serológicas en relación con la peste porcina clásica, en caso de que los resultados de tales pruebas no permitan descartar la presencia de peste porcina clásica.

PARTE II

PROCEDIMIENTOS PARA LA TOMA DE MUESTRAS Y PARA LAS PRUEBAS EN EL MOMENTO DEL SACRIFICIO

Se tomarán muestras de sangre, para las pruebas serológicas, o muestras de sangre o amígdalas, para las pruebas virológicas, de los cerdos de todas las unidades de la explotación de la que se hayan sacado.

El número mínimo de muestras que se tomen deberá permitir la detección, con una confianza del 95 %, de una seroprevalencia o una prevalencia del virus del 10 % en cada unidad.

El tipo de muestras que se tomen y la prueba que se efectúe se ajustarán a las instrucciones de la autoridad competente, que tendrá en cuenta la gama de pruebas que puedan realizarse, la sensibilidad de estas pruebas y la situación epidemiológica.

Si se detectan signos clínicos o lesiones *post mortem* que hagan pensar en la peste porcina clásica cuando se sacrifique o mate a los cerdos, la autoridad competente dispondrá que se efectúen inmediatamente nuevas tomas de muestras y nuevas pruebas virológicas adecuadas.
