

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 131



Edición
en lengua española

Legislación

52° año
28 de mayo de 2009

Sumario

I Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (CE) n° 390/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se modifica la Instrucción consular común dirigida a las misiones diplomáticas y oficinas consulares de carrera en relación con la introducción de identificadores biométricos y se incluyen disposiciones sobre la organización de la recepción y la tramitación de las solicitudes de visado** 1
- ★ **Reglamento (CE) n° 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques ⁽¹⁾** 11
- ★ **Reglamento (CE) n° 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente ⁽¹⁾** 24

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas ⁽¹⁾** 47
- ★ **Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto ⁽¹⁾** 57

Precio: 26 EUR

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

(continúa al dorso)

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

★ Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo ⁽¹⁾	101
★ Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾	114
★ Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo ⁽¹⁾	128
★ Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) Nº 390/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de abril de 2009

por el que se modifica la Instrucción consular común dirigida a las misiones diplomáticas y oficinas consulares de carrera en relación con la introducción de identificadores biométricos y se incluyen disposiciones sobre la organización de la recepción y la tramitación de las solicitudes de visado

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 62, apartado 2, letra b), inciso ii),

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para poder verificar de manera fiable la identidad de los solicitantes de visado, es necesario introducir identificadores biométricos en el Sistema de Información de Visados (VIS) establecido mediante la Decisión 2004/512/CE del Consejo ⁽³⁾ y establecer un marco jurídico para la recogida de estos identificadores biométricos. Por otra parte, la instauración del VIS requiere nuevas formas de organización para la recepción de las solicitudes de visado.
- (2) La integración de identificadores biométricos en el VIS es un paso importante hacia la utilización de nuevos elementos que establecen un vínculo más fiable entre el titular del visado y el pasaporte, a fin de evitar el empleo de identidades falsas. Por tanto, la comparecencia perso-

nal del solicitante de visado —al menos en la primera solicitud— debe ser uno de los requisitos básicos para la expedición de un visado con el registro de identificadores biométricos en el VIS.

- (3) La elección de los identificadores biométricos se determinó en el Reglamento (CE) nº 767/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre el Sistema de Información de Visados (VIS) y el intercambio de datos sobre visados de corta duración entre los Estados miembros («Reglamento VIS») ⁽⁴⁾.
- (4) El presente Reglamento define las normas para la recogida de los identificadores biométricos mediante referencia a las disposiciones pertinentes establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). No se requiere ninguna otra especificación técnica para garantizar la interoperabilidad.
- (5) Todos los documentos, los datos y los identificadores biométricos recibidos en el curso de una solicitud de visado por un Estado miembro tendrán la consideración de documento consular, con arreglo al Convenio de Viena sobre la cooperación consular de 24 de abril de 1963, y serán tratados como tales.
- (6) Para facilitar el registro de los solicitantes de visado y reducir los costes para los Estados miembros, deben preverse nuevas posibilidades de organización además del marco de representación diplomática y consular existente. En primer lugar, debe añadirse a la Instrucción consular común dirigida a las misiones diplomáticas y oficinas consulares de carrera ⁽⁵⁾ un tipo específico de representación cuyas funciones se limiten a la recogida de las solicitudes de visado y al registro de los identificadores biométricos.

⁽¹⁾ DO C 321 de 29.12.2006, p. 38.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 10 de julio de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 5 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Posición del Parlamento Europeo de 25 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ DO L 213 de 15.6.2004, p. 5.

⁽⁴⁾ DO L 218 de 13.8.2008, p. 60.

⁽⁵⁾ DO C 326 de 22.12.2005, p. 1.

- (7) Deben introducirse otras opciones tales como la agrupación de misiones diplomáticas u oficinas consulares, los centros comunes de presentación de solicitudes, los cónsules honorarios y la cooperación con prestadores de servicios externos. Debe establecerse un marco jurídico apropiado para estas opciones, teniendo en cuenta especialmente los aspectos relativos a la protección de datos. Los Estados miembros deben determinar, con arreglo a las condiciones establecidas en el presente marco jurídico, qué tipo de estructura organizativa utilizarán en cada tercer país. La Comisión debe publicar información detallada sobre esas estructuras.
- (8) Al organizar la cooperación, es importante que los Estados miembros garanticen que se remita a los solicitantes al Estado miembro responsable del tratamiento de su solicitud.
- (9) Es necesario adoptar disposiciones para el caso de que los Estados miembros decidan, a fin de facilitar el procedimiento, cooperar con un proveedor de servicios externo para la recogida de solicitudes de visado. Se puede adoptar esta decisión si, debido a circunstancias particulares o por razones relacionadas con la ubicación, resultara no ser adecuada para el Estado miembro interesado la cooperación con otros Estados miembros en forma de representación limitada, utilización en común de instalaciones o un centro común de solicitudes. Estas disposiciones deben establecerse en cumplimiento de los principios generales de expedición de visados, respetando los requisitos de protección de datos establecidos en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽¹⁾. Además, es preciso tener en cuenta la necesidad de evitar la búsqueda de un visado de conveniencia al aplicar estas disposiciones.
- (10) Los Estados miembros deben cooperar con los proveedores de servicios externos basándose en un instrumento jurídico que contenga disposiciones sobre sus responsabilidades exactas, sobre el acceso directo y total a sus locales, la información a los solicitantes, la confidencialidad y sobre las circunstancias, condiciones y procedimientos para suspender o rescindir la cooperación.
- (11) El presente Reglamento, al permitir a los Estados miembros que cooperen con proveedores de servicios externos para la recogida de las solicitudes de visado, pero consagrar al mismo tiempo el principio de «ventanilla única» para la presentación de la solicitud de visado, crea una excepción a la norma general de la comparecencia personal establecida en la parte III, punto 4, de la Instrucción consular común. Esto no prejuzga la posibilidad de que se invite al solicitante de visado a mantener una entrevista personal ni tampoco los instrumentos jurídicos futuros que regulen estas cuestiones.
- (12) Para garantizar el respeto de la protección de datos, se ha consultado al Grupo de trabajo creado por el artículo 29 de la Directiva 95/46/CE.
- (13) La Directiva 95/46/CE se aplica a los Estados miembros en lo que se refiere al tratamiento de datos personales con arreglo al presente Reglamento.
- (14) Los Estados miembros deben mantener la posibilidad de que todos los solicitantes presenten las solicitudes directamente en sus misiones diplomáticas u oficinas consulares.
- (15) Para facilitar el procedimiento de cualquier solicitud posterior debe ser posible obtener copia de las impresiones dactilares a partir de la primera inclusión en el VIS en un plazo de 59 meses. Una vez transcurrido este período, deben recogerse de nuevo las impresiones dactilares.
- (16) Ante la necesidad de recoger identificadores biométricos, debe dejarse de recurrir a intermediarios comerciales como las agencias de viajes para la primera solicitud, y hacer uso de ellos únicamente para las solicitudes posteriores.
- (17) Procede, por tanto, modificar la Instrucción consular común en consecuencia.
- (18) Conviene que la Comisión presente un informe sobre la aplicación del presente Reglamento tres días después de la puesta en servicio de VIS y posteriormente cada cuatro años.
- (19) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, la organización de la recepción y el tratamiento de las solicitudes de visado en lo que se refiere a la inclusión de datos biométricos en el VIS y a la introducción de normas comunes e identificadores biométricos interoperables y de normas comunes para todos los Estados miembros que participan en la política común de visados de la Comunidad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (20) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo sobre la posición de Dinamarca anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, Dinamarca no participa en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculada por él ni sujeta a su aplicación. Dado que el presente Reglamento desarrolla el acervo de Schengen con arreglo a lo dispuesto en el título IV de la tercera parte del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, Dinamarca, de conformidad con el artículo 5 de dicho Protocolo y en el plazo de seis meses a partir de la adopción del presente Reglamento, debe decidir si lo incorpora a su legislación nacional.

⁽¹⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

(21) En lo que respecta a Islandia y Noruega, el presente Reglamento desarrolla disposiciones del acervo de Schengen con arreglo al Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea, la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen ⁽¹⁾, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, letra B, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo ⁽²⁾, relativa a determinadas normas de desarrollo de dicho Acuerdo.

(22) El presente Reglamento constituye un desarrollo de disposiciones del acervo de Schengen en las que el Reino Unido no participa, de conformidad con la Decisión 2000/365/CE del Consejo, de 29 de mayo de 2000, sobre la solicitud del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen ⁽³⁾. Por tanto, el Reino Unido no participa en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculado por él ni sujeto a su aplicación.

(23) El presente Reglamento desarrolla disposiciones del acervo de Schengen en las que Irlanda no participa en virtud de la Decisión 2002/192/CE del Consejo, de 28 de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen ⁽⁴⁾. Por tanto, Irlanda no participa en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculada por él ni sujeta a su aplicación.

(24) Por lo que respecta a Suiza, el presente Reglamento desarrolla disposiciones del acervo de Schengen con arreglo al Acuerdo celebrado entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen ⁽⁵⁾, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, letra B, de la Decisión 1999/437/CE, en relación con el artículo 3 de la Decisión 2008/146/CE del Consejo ⁽⁶⁾.

(25) Por lo que respecta a Liechtenstein, el presente Reglamento desarrolla disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Protocolo firmado entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo celebrado entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confedera-

ción Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, letra B, de la Decisión 1999/437/CE, en relación con el artículo 3 de la Decisión 2008/261/CE del Consejo ⁽⁷⁾.

(26) Por lo que respecta a Chipre, el presente Reglamento constituye un acto que desarrolla el acervo de Schengen o está relacionado con él de otro modo en el sentido del artículo 3, apartado 2, del Acta de adhesión de 2003.

(27) El presente Reglamento constituye un acto que desarrolla el acervo de Schengen o está relacionado con él de otro modo en el sentido del artículo 4, apartado 2, del Acta de adhesión de 2005.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones a la Instrucción consular común

La Instrucción consular común dirigida a las misiones diplomáticas y oficinas consulares de carrera se modifica como sigue:

1) La parte II se modifica como sigue:

a) en el punto 1.2, letra b), se añaden los párrafos siguientes:

«Un Estado miembro también podrá representar, de manera limitada, a uno o más Estados miembros únicamente para la recogida de solicitudes y el registro de identificadores biométricos. Se aplicarán las disposiciones pertinentes del punto 1.2, letras c) y e). La recogida y transmisión de expedientes y datos al Estado miembro representado se realizarán respetando las normas pertinentes de seguridad y de protección de datos.

Los Estados miembros representados velarán por que se cifren totalmente los datos, tanto si se transmiten electrónica como físicamente en un medio de archivo electrónico por las autoridades del Estado miembro representante a las autoridades del Estado miembro representado.

⁽¹⁾ DO L 176 de 10.7.1999, p. 36.

⁽²⁾ DO L 176 de 10.7.1999, p. 31.

⁽³⁾ DO L 131 de 1.6.2000, p. 43.

⁽⁴⁾ DO L 64 de 7.3.2002, p. 20.

⁽⁵⁾ DO L 53 de 27.2.2008, p. 52.

⁽⁶⁾ DO L 53 de 27.2.2008, p. 1.

⁽⁷⁾ DO L 83 de 26.3.2008, p. 3.

En los terceros países que prohíban el cifrado de datos que van a transferirse electrónicamente de las autoridades del Estado miembro representante a las autoridades del Estado miembro representado, este último no permitirá al Estado miembro representante la transferencia electrónica de datos.

En este caso el Estado miembro representado interesado velará por que los datos electrónicos se transfieran físicamente en forma totalmente cifrada o mediante un soporte informático de archivo de las autoridades del Estado miembro representante a las autoridades del Estado miembro representado por un funcionario consular de un Estado miembro o, en caso de que la transferencia hiciera necesaria la adopción de medidas desproporcionadas o no razonables, por otro procedimiento seguro, por ejemplo recurriendo a operadores establecidos con experiencia en el transporte de documentos y datos sensibles de manera segura en el tercer país de que se trate.

El nivel de seguridad de la transferencia se adaptará en todos los casos al nivel de sensibilidad de los datos.

Los Estados miembros o la Comunidad se esforzarán por lograr un acuerdo con los terceros países interesados con el objetivo de suprimir la prohibición de cifrado de los datos que vayan a transferirse electrónicamente entre las autoridades de los Estados miembros interesados.»;

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

«d) Las Representaciones y Representaciones limitadas para la expedición de visados uniformes prevista en las letras a) y b) se enumeran en la lista de Representaciones para la expedición del visado uniforme que figura en el anexo 18.».

2) La parte III se modifica como sigue:

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

«1. Solicitudes de visado

1.1. Impreso de solicitud de visado. Número de impresos de solicitud

El solicitante deberá cumplimentar el impreso de solicitud de visado uniforme. La presentación de la solicitud de visado uniforme deberá hacerse utilizando el impreso armonizado, cuyo modelo figura en el anexo 16.

El impreso de solicitud deberá cumplimentarse al menos en un ejemplar que podrá utilizarse, entre otras cosas, para consultar a las autoridades centrales. En la medida en que lo exijan los procedimientos

nacionales, los Estados miembros podrán exigir un número superior de ejemplares.

1.2. Identificadores biométricos

a) Los Estados miembros recogerán identificadores biométricos que comprenderán la imagen facial y diez huellas dactilares del solicitante, con arreglo a las salvaguardias establecidas en el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño.

En el momento de la presentación de la primera solicitud de visado, el solicitante deberá comparecer personalmente. En ese momento, se tomarán los siguientes identificadores biométricos:

- una fotografía, escaneada o tomada en el momento de la solicitud, y
- diez impresiones dactilares, planas y recogidas digitalmente.

Cuando las impresiones dactilares obtenidas de un solicitante en relación con una solicitud anterior se introdujeron por primera vez en el Sistema de Información de Visados (VIS) menos de 59 meses antes de la fecha de la nueva solicitud, se copiarán en la solicitud posterior.

No obstante, en caso de que se dude de la identidad de los solicitantes de visado, la misión diplomática u oficina consular recogerán las impresiones dactilares dentro del período antes indicado.

Por otra parte, si en el momento de presentación de la solicitud no puede confirmarse inmediatamente que se recogieron las impresiones dactilares dentro del período antes indicado, el solicitante podrá pedir que se recojan.

De conformidad con el artículo 9, punto 5, del Reglamento VIS, la fotografía que acompaña cada solicitud se introducirá en el VIS. A tal fin, no se exigirá la presencia del solicitante en persona.

Los requisitos técnicos aplicables a la fotografía se ajustarán a las normas internacionales establecidas en el documento 9303, parte 1, 6ª edición, de la OACI.

Las impresiones dactilares se tomarán de conformidad con las normas OACI y la Decisión 2006/648/CE de la Comisión, de 22 de septiembre de 2006, por la que se establecen las especificaciones técnicas de las normas sobre los identificadores biométricos en relación con el desarrollo del Sistema de Información de visados (*).

Los identificadores biométricos serán recogidos por el personal cualificado y debidamente autorizado de la misión diplomática u oficina consular y por las autoridades responsables de la expedición de visados en las fronteras. Bajo la supervisión de las misiones diplomáticas u oficinas consulares, también podrá recoger indicadores biométricos el personal cualificado y debidamente autorizado de un cónsul honorario o del proveedor de servicios externo mencionado en la parte VII, puntos 1.3 y 1.4.

Los datos serán introducidos en el VIS solamente por el personal consular debidamente autorizado con arreglo al artículo 6, apartado 1, al artículo 7 y al artículo 9, apartados 5 y 6, del Reglamento VIS.

Los Estados miembros garantizarán el pleno uso de todos los criterios de búsqueda, de conformidad con el artículo 15 del Reglamento VIS, con el fin de evitar rechazos e identificaciones erróneos.

b) Excepciones

Los siguientes solicitantes quedarán exentos de la obligación de dar sus impresiones dactilares:

- niños menores de 12 años,
- personas cuyas impresiones dactilares resulte físicamente imposible tomar. En caso de que sea posible tomar impresiones dactilares de menos de diez dedos, se tomará el número correspondiente de impresiones dactilares. No obstante, si la imposibilidad es temporal, el solicitante deberá dar sus impresiones dactilares al presentar la siguiente solicitud de visado. Las misiones diplomáticas u oficinas consulares responsables de la expedición de visados en las fronteras estarán facultadas para pedir aclaraciones sobre los motivos de la imposibilidad temporal. Los Estados miembros se asegurarán de que, en caso de dificultades en el registro, existan procedimientos apropiados que garanticen la dignidad del solicitante. El hecho de que la toma de huellas dactilares sea físicamente imposible no influirá en la expedición o la denegación de un visado,
- jefes de Estado o de Gobierno y miembros del Gobierno nacional, con los cónyuges que les acompañen, y miembros de su delegación oficial cuando estén invitados oficialmente por los Gobiernos de los Estados miembros o las organizaciones internacionales,
- soberanos y otros miembros eminentes de una familia real, cuando estén invitados oficialmente por los Gobiernos de los Estados miembros o las organizaciones internacionales.

En estos casos deberá introducirse en el VIS la mención "no aplicable".

(*) DO L 267 de 27.9.2006, p. 41.»;

b) se añade el punto siguiente:

«5. Conducta del personal

Las misiones diplomáticas y oficinas consulares de carrera de los Estados miembros velarán por que los solicitantes sean recibidos con cortesía.

El personal consular, en el ejercicio de sus funciones, respetará plenamente la dignidad humana. Cualesquiera medidas que se adopten serán proporcionadas a los objetivos perseguidos por ellas.

En la realización de sus tareas, el personal consular no discriminará a las personas por razones de sexo, raza u origen étnico, religión o creencia, discapacidad, edad u orientación sexual.».

3) El punto 1 de la parte VII se modifica como sigue:

«1. Organización del servicio de visados

1.1. Organización de la recepción y tratamiento de las solicitudes de visado

Cada Estado miembro será responsable de organizar la recepción y el tratamiento de las solicitudes. En principio, las solicitudes se presentarán en la misión diplomática u oficina consular del Estado miembro.

Los Estados miembros:

- equiparán a sus misiones diplomáticas u oficinas consulares y a las autoridades responsables de la expedición de visados en las fronteras con el material necesario para la recogida de identificadores biométricos, así como las oficinas de sus cónsules honorarios siempre que las utilicen para recoger identificadores biométricos con arreglo al punto 1.3, o

- cooperarán con uno o más Estados miembros dentro del marco de la cooperación consular local o mediante cualesquiera otros contactos adecuados en forma de representación limitada, utilización conjunta de instalaciones o creación de un centro común de solicitudes, con arreglo al punto 1.2.

En circunstancias específicas o por razones relacionadas con la ubicación, como en los casos siguientes:

- cuando el gran número de solicitantes no permita organizar la recogida de solicitudes de visados y de datos de manera oportuna y en condiciones dignas, o
- cuando no sea posible garantizar de otra forma una cobertura territorial adecuada del tercer país interesado,

y cuando resulte que las formas contempladas de cooperación no sean adecuadas para el Estado miembro interesado, un Estado miembro podrá cooperar con un proveedor de servicios externo, como un último recurso, con arreglo al punto 1.4.

Sin perjuicio del derecho a convocar al solicitante a una entrevista personal, como se contempla en la parte III, punto 4, la selección de una forma de organización no dará lugar a la necesidad de que solicitante comparezca personalmente en más de una ocasión para presentar una solicitud.

1.2. *Formas de cooperación entre los Estados miembros*

- a) En los casos en que se opte por la agrupación de misiones diplomáticas u oficinas consulares, los empleados de las misiones diplomáticas y oficinas consulares de uno o más Estados miembros tramitarán las solicitudes (incluidos los identificadores biométricos) que les estén dirigidas en la misión diplomática u oficina consular de otro Estado miembro, y compartirán el equipo de ese Estado miembro. Los Estados miembros afectados acordarán la duración de la agrupación de misiones diplomáticas u oficinas consulares y las condiciones para su finalización, así como la parte de las tasas administrativas que deberá recibir el Estado miembro cuya misión diplomática u oficina consular se esté utilizando.
- b) Cuando se creen «centros comunes de presentación de solicitudes», los empleados de las misiones diplomáticas y oficinas consulares de dos o más Estados miembros compartirán un edificio para recibir las solicitudes de visado (incluidos los identificadores biométricos) que les estén dirigidas. Se remitirá a los solicitantes al Estado miembro responsable del tratamiento de su solicitud de visado. Los Estados miembros acordarán la duración de esta coopera-

ción y las condiciones para su finalización, así como el reparto de los gastos entre los Estados miembros participantes. Un Estado miembro será responsable de los contratos por lo que respecta a la logística y las relaciones diplomáticas con el país de acogida.

1.3. *Recurso a cónsules honorarios*

También podrá autorizarse a los cónsules honorarios a realizar en parte o en su totalidad las tareas mencionadas en el punto 1.5. Se adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la seguridad y la protección de los datos.

En el caso de que el cónsul honorario no sea un funcionario de un Estado miembro, la realización de estas tareas deberá cumplir los requisitos establecidos en el anexo 19, con excepción de lo dispuesto en su punto C.c).

Cuando el cónsul honorario sea funcionario de un Estado miembro, dicho Estado miembro velará por que se apliquen requisitos comparables a los que se aplicarían si estas tareas fueran ejecutadas por su misión diplomática u oficina consular.

1.4. *Cooperación con proveedores de servicios externos*

Los Estados miembros intentarán cooperar con un proveedor de servicios externos junto con uno o varios Estados miembros sin perjuicio de las normas de contratación pública y competencia.

La cooperación con un proveedor de servicios externo se basará en un instrumento jurídico acorde con los requisitos establecidos en el anexo 19.

Los Estados miembros intercambiarán información, en el marco de la cooperación consular local, sobre la selección de los proveedores de servicios externos y el establecimiento de los términos de sus respectivos instrumentos jurídicos.

1.5. *Tipos de cooperación con proveedores de servicios externos*

Un proveedor de servicios externo podrá estar facultado para realizar una o más de las siguientes tareas:

- a) proporcionar información general sobre los requisitos en materia de visado y los impresos de solicitud;
- b) informar al solicitante de los documentos justificativos necesarios, a partir de una lista;
- c) recoger datos y solicitudes (incluida la recogida de los identificadores biométricos) y transmitir la solicitud a la misión diplomática u oficina consular;

- d) recaudar las tasas que deben pagarse;
- e) gestionar las citas con aquellos que deban presentarse personalmente en la misión diplomática u oficina consular o ante el proveedor de servicios externo;
- f) recoger los documentos de viaje (incluida la notificación de denegación, en su caso) de la misión diplomática u oficina consular y devolverlos al solicitante.

1.6. Obligaciones de los Estados miembros

Al seleccionar a un proveedor de servicios externos, los Estados miembros estudiarán la solvencia y fiabilidad de la empresa (incluidos los permisos necesarios, la inscripción en el registro mercantil, los estatutos de la sociedad y los contratos bancarios) y se asegurarán de que no haya conflictos de intereses.

Los Estados miembros interesados velarán por que el proveedor de servicios externo seleccionado cumpla las condiciones que le impone el instrumento jurídico mencionado en el punto 1.4.

Los Estados miembros interesados conservarán la responsabilidad del cumplimiento de las normas de protección de datos para el tratamiento de los datos y se someterán a supervisión con arreglo al artículo 28 de la Directiva 95/46/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (*).

La cooperación con un proveedor de servicios externo no limitará ni excluirá ninguna responsabilidad derivada del derecho nacional del Estado miembro interesado por incumplimiento de obligaciones en relación con los datos personales de los solicitantes y el tratamiento de los visados. Esta disposición se aplicará sin perjuicio de cualquier acción que pueda interponerse directamente contra el proveedor de servicios externo en virtud del Derecho nacional del tercer país interesado.

Los Estados miembros interesados velarán por que se cifren totalmente los datos, tanto si se transmiten electrónicamente como físicamente en un medio de archivo electrónico por el proveedor de servicios externo a las autoridades del Estado miembro interesado.

En los terceros países que prohíban el cifrado de datos que van a transferirse electrónicamente del proveedor de servicios externo a las autoridades del Estado miembro

interesado, este último no permitirá al proveedor de servicios externo la transferencia electrónica de datos.

En este caso el Estado miembro interesado velará por que los datos electrónicos sean transferidos físicamente en forma totalmente cifrada o mediante un soporte informático de archivo desde el proveedor de servicios externo a las autoridades del Estado miembro interesado por un funcionario consular de un Estado miembro o, en caso de que la transferencia hiciera necesaria la adopción de medidas desproporcionadas o no razonables, por otro procedimiento seguro, por ejemplo recurriendo a operadores establecidos con experiencia en el transporte de documentos y datos sensibles en el tercer país de que se trate.

El nivel de seguridad de la transferencia se adaptará en todos los casos al nivel de sensibilidad de los datos.

Los Estados miembros o la Comunidad se esforzarán por lograr un acuerdo con los terceros países interesados con el objetivo de suprimir la prohibición de cifrado de los datos que vayan a transferirse electrónicamente de un proveedor de servicios externo a las autoridades del Estado o Estados miembros interesados.

Los Estados miembros interesados proporcionarán al proveedor de servicios externo una formación acorde con los conocimientos necesarios para ofrecer un servicio adecuado e información suficiente a los solicitantes.

Los Estados miembros interesados, en caso de duda, preverán la posibilidad de comprobar en la misión diplomática u oficina consular las impresiones dactilares que hayan sido tomadas por un proveedor de servicios externo.

El examen de las solicitudes de visado, las eventuales entrevistas, el proceso de autorización y la impresión y fijación de las etiquetas de visado los llevarán a cabo exclusivamente la misión diplomática u oficina consular.

Los proveedores de servicios externos no tendrán acceso al VIS en ningún caso. El acceso al VIS estará reservado exclusivamente al personal debidamente autorizado de las misiones diplomáticas u oficinas consulares.

El Estado o Estados miembros interesados supervisarán estrechamente la ejecución del instrumento jurídico a que se refiere el punto 1.4, en particular:

- a) la información de carácter general sobre los requisitos en materia de visados y los impresos de solicitud proporcionados por el proveedor de servicios a los solicitantes de visado;
- b) todas las medidas de seguridad tanto técnicas como organizativas necesarias para la protección de los datos personales contra la destrucción accidental o ilegal o contra la pérdida accidental, la modificación, la revelación o el acceso no autorizados, en particular cuando la cooperación implique la transmisión de expedientes y datos a la misión diplomática u oficina consular del Estado miembro interesado y todas las demás formas ilegales de tratamiento de datos personales;
- c) la recogida y la transmisión de identificadores biométricos;
- d) las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones sobre protección de datos.

Para ello la misión diplomática u oficina consular del Estado o Estados miembros interesados procederá periódicamente a controles por sorpresa en las instalaciones del proveedor de servicios externo.

1.7. Tasa por los servicios prestados

Los proveedores de servicios externos podrán exigir una tasa por los servicios prestados, además de la tasa normal que deba pagarse, tal como se establece en el anexo 12. La tasa por servicios prestados deberá ser proporcional a los gastos del proveedor de servicios externo cuando realice una o más de las tareas enumeradas en el punto 1.5.

La tasa por los servicios prestados se especificará en el instrumento jurídico mencionado en el punto 1.4.

En el marco de la cooperación consular local, los Estados miembros garantizarán que la tasa que deba exigirse a un solicitante refleje debidamente los servicios prestados por los proveedores de servicios externos y se adapte a las circunstancias locales. Asimismo, se propondrán armonizar la tasa que se aplica a los servicios.

La tasa por servicios prestados no podrá ser superior a la cantidad de la tasa de los visados que figura en el anexo 12, independientemente de la posible exención de la tasa de los visados prevista en el anexo 12.

Los Estados miembros interesados mantendrán la posibilidad de que todos los solicitantes presenten las solicitudes directamente en sus misiones diplomáticas u oficinas consulares.

1.8. Información

Las misiones diplomáticas y las oficinas consulares de los Estados miembros tendrán expuesta a la vista del público información precisa sobre los medios disponibles para obtener una cita y presentar una solicitud de visado.

1.9. Continuidad del servicio

En caso de que termine la cooperación con otros Estados miembros o con cualquier tipo de proveedor de servicios externo, los Estados miembros garantizarán la continuidad del servicio completo.

1.10. Decisión y publicación

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión cómo se proponen organizar la recepción y el tratamiento de las solicitudes en cada oficina consular. La Comisión efectuará la publicación pertinente.

Los Estados miembros proporcionarán a la Comisión copia del instrumento jurídico a que se refiere el punto 1.4.

(*) DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.».

4) El punto 5.2 de la parte VIII se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«5.2. *Cooperación de las misiones diplomáticas y oficinas consulares de los Estados miembros con intermediarios comerciales*»;

b) se inserta la siguiente frase entre el título y el punto 5.2, letra a):

«Para las solicitudes sucesivas en virtud de la parte III, punto 1.2, los Estados miembros podrán autorizar a sus misiones diplomáticas u oficinas consulares a cooperar con intermediarios comerciales (es decir, con gestorías administrativas y agencias de transporte o de viajes, tales como operadores de turismo y minoristas).».

5) Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO 19

Lista de requisitos mínimos que deberán constar en el instrumento jurídico en caso de cooperación con proveedores de servicios externos

- A. En el desempeño de sus actividades, el proveedor de servicios externo deberá, en relación con la protección de datos:
- a) impedir en todo momento toda lectura, copia, modificación o supresión no autorizadas de datos de visado, en particular durante la transmisión a la misión diplomática u oficina consular del Estado miembro responsable del tratamiento de la solicitud;
 - b) con arreglo a las instrucciones recibidas del Estado o Estados miembros interesados, transmitir los datos:
 - electrónicamente, de forma cifrada, o
 - físicamente, de manera segura;
 - c) transmitir los datos lo antes posible:
 - en el caso de datos transferidos físicamente, al menos una vez a la semana,
 - en el caso de datos cifrados transferidos electrónicamente, a más tardar al final del día de su recogida;
 - d) suprimir los datos inmediatamente después de su transmisión y asegurarse de que los únicos datos que puedan conservarse sean el nombre y los detalles de contacto del solicitante a efectos de proceder a una cita, así como el número de pasaporte hasta el momento de devolución del pasaporte al solicitante, en su caso;
 - e) garantizar todas las medidas de seguridad tanto técnicas como organizativas necesarias para la protección de los datos personales contra la destrucción accidental o ilegal o contra la pérdida accidental, la modificación, la revelación o el acceso no autorizados, en particular cuando la cooperación implique la transmisión de expedientes y datos a la misión diplomática u oficina consular del Estado miembro de que se trate y todas las demás formas ilegales de tratamiento de datos personales;
 - f) tratar los datos exclusivamente a efectos del tratamiento de datos personales de los solicitantes de visado en nombre del Estado miembro de que se trate;
 - g) aplicar normas de protección de datos equivalentes al menos a las establecidas en la Directiva 95/46/CE;
 - h) facilitar a los solicitantes la información requerida con arreglo al artículo 37 del Reglamento VIS.
- B. En el desempeño de sus actividades, el proveedor de servicios externo deberá, en relación con la conducta del personal:
- a) velar por la formación adecuada de su personal;
 - b) garantizar que, en el desempeño de sus tareas, su personal:
 - reciba cortésmente a los solicitantes,
 - respete la dignidad humana y la integridad de los solicitantes,
 - no discrimine a las personas por motivos de sexo, origen racial o étnico, religión o creencias, discapacidad, edad u orientación sexual, y
 - respete las normas de confidencialidad que también se aplicarán una vez haya abandonado su empleo o tras la suspensión o finalización del instrumento jurídico.
 - c) determinar la identidad de las personas que trabajan en la empresa en todo momento;
 - d) demostrar que su personal no tiene antecedentes penales y cuenta con los conocimientos necesarios.
- C. Al verificar el desempeño de sus actividades, el proveedor de servicios externo deberá:
- a) facilitar el acceso a sus locales al personal autorizado por los Estados miembros afectados en todo momento y sin previo aviso, en particular a efectos de inspección;
 - b) garantizar la posibilidad de un acceso a distancia a su sistema de citas a efectos de inspección;
 - c) garantizar el uso de métodos de control pertinentes (por ejemplo, solicitantes experimentales, cámara web);
 - d) garantizar el acceso con vistas a comprobar el cumplimiento de la protección de datos, incluidas las obligaciones de elaboración de informes, auditorías externas y verificaciones periódicas sobre el terreno;
 - e) informar al Estado u Estados miembros interesados sin demora de cualquier incumplimiento en materia de seguridad o cualquier reclamación de los solicitantes en relación con el uso indebido de datos o el acceso no autorizado, y coordinarse con el Estado u Estados miembros interesados para encontrar una solución y ofrecer rápidamente explicaciones a los solicitantes que presenten reclamaciones.

- D. En relación con las condiciones generales, el proveedor de servicios externo deberá:
- actuar bajo las instrucciones del Estado o Estados miembros responsables de la tramitación de la solicitud;
 - adoptar las medidas anticorrupción adecuadas (por ejemplo, disposiciones sobre la remuneración del personal; cooperación en la selección de miembros del personal empleados para esta tarea; regla de las dos personas; principio de rotación);
 - respetar plenamente las disposiciones del instrumento jurídico, que incluirá una cláusula de suspensión o rescisión, en particular en caso de violación de las normas establecidas, así como una cláusula de revisión con objeto de garantizar que el instrumento jurídico refleje las mejores prácticas.».

Artículo 2

Informes

La Comisión presentará, tres años después de la puesta en funcionamiento del VIS y a partir de entonces cada cuatro años, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento, en el que se incluirán la puesta en práctica de la recogida y uso de los identificadores biométricos, la pertinencia de la norma de la OACI elegida, el cumplimiento de la normativa de protección de datos, la expe-

riencia adquirida con los proveedores de servicios externos con especial referencia a la recogida de datos biométricos, la aplicación de la norma de los 59 meses para la recogida de impresiones dactilares y la organización de la recepción y la tramitación de las solicitudes de visado. Asimismo el informe incluirá, sobre la base del artículo 17, apartados 12, 13 y 14, y del artículo 50, apartado 4, del Reglamento VIS, los casos en que en la práctica no pudieron proporcionarse las impresiones dactilares o en los que no se requirió su presentación por motivos jurídicos, en comparación con el número de casos en los que se tomaron impresiones dactilares. El informe deberá incluir información sobre los casos en que se denegó un visado a personas que en la práctica no podían proporcionar las impresiones dactilares. El informe irá acompañado, cuando proceda, de propuestas apropiadas para la modificación del presente Reglamento.

El primer informe abordará igualmente la cuestión de la suficiencia de la fiabilidad, a efectos de identificación y verificación, de las impresiones dactilares de niños menores de 12 años, y en particular de la manera en que las impresiones dactilares evolucionan con la edad, basándose en los resultados de un estudio realizado bajo la responsabilidad de la Comisión.

Artículo 3

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

REGLAMENTO (CE) Nº 391/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de abril de 2009

sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques

(versión refundida)

(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de Conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas ⁽⁴⁾, ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones. Dado que han de introducirse otras modificaciones, conviene, para mayor claridad, proceder a su refundición.
- (2) Conviene, vista la naturaleza de las disposiciones de la Directiva 94/57/CE, que dichas disposiciones sean refundidas en dos actos jurídicos comunitarios diferentes, concretamente una Directiva y un Reglamento.
- (3) Las organizaciones de inspección y reconocimiento han de poder ofrecer sus servicios en toda la Comunidad y competir entre sí, proporcionando al mismo tiempo, un nivel igual de protección de la seguridad y del medio

ambiente. Por tanto, las normas profesionales necesarias para sus actividades deben establecerse y aplicarse uniformemente en toda la Comunidad.

- (4) Dicho objetivo debe perseguirse mediante medidas que se articulen adecuadamente con los trabajos de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la materia y, en su caso, las desarrollen y complementen. Además, los Estados miembros y la Comisión deberán promover que la OMI elabore un código internacional para las organizaciones reconocidas.
- (5) Deben establecerse unos criterios mínimos para el reconocimiento de las organizaciones, a fin de mejorar la seguridad de los buques y prevenir la contaminación causada por ellos. En consecuencia deberán hacerse más estrictos los criterios mínimos establecidos en la Directiva 94/57/CE.
- (6) Para conceder el reconocimiento inicial a las organizaciones que deseen ser autorizadas para actuar en nombre de los Estados miembros, el cumplimiento de los criterios mínimos mencionados anteriormente podrían evaluarse con más eficacia de forma armonizada y centralizada por la Comisión junto con los Estados miembros que soliciten el reconocimiento.
- (7) El reconocimiento solo debe concederse basándose en la actuación de la organización en lo que se refiere a calidad y seguridad. Asimismo, debe asegurarse que la amplitud del reconocimiento se ajuste en todo momento a la capacidad real de la organización. Por otra parte, dicho reconocimiento debe tener en cuenta los diversos regímenes jurídicos y las distintas estructuras empresariales de las organizaciones reconocidas, manteniendo, al mismo tiempo, la aplicación uniforme de los criterios mínimos establecidos en el presente Reglamento y la eficacia de los controles comunitarios. Independientemente de su estructura empresarial, las organizaciones que vayan a ser reconocidas deben prestar servicio a nivel mundial y sus entidades jurídicas estar sujetas a responsabilidad solidaria en todo el mundo.
- (8) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento 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 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 20.3.2008, p. 632), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 190 E de 29.7.2008, p. 1), Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 26 de febrero de 2009 y Resolución Legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

⁽⁵⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (9) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique el presente Reglamento con objeto de incorporar modificaciones subsiguientes en los convenios, protocolos, códigos y resoluciones internacionales en la materia, para que actualice los criterios mínimos establecidos en el anexo I y para que adopte los criterios necesarios para medir la eficacia de las normas y procedimientos, así como la actuación de la organización reconocida en lo que respecta a la seguridad de sus buques clasificados y la prevención de la contaminación causada por estos. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, incluso completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (10) Es de capital importancia que el incumplimiento de sus obligaciones por una organización reconocida pueda tratarse de manera rápida, efectiva y proporcionada. El objetivo primordial debe ser corregir cualquier deficiencia a fin de eliminar en sus inicios cualquier amenaza posible para la seguridad o el medio ambiente. Por tanto, deben darse a la Comisión los poderes necesarios para exigir a las organizaciones reconocidas que lleven a cabo las actuaciones preventivas y correctoras necesarias, y para imponer multas y sanciones conminatorias periódicas como medidas coercitivas. Al ejercer estos poderes, la Comisión debe respetar los derechos fundamentales y garantizar que la organización pueda expresar sus puntos de vista a lo largo del procedimiento.
- (11) De conformidad con el planteamiento a escala comunitaria, la decisión de retirar el reconocimiento a una organización que incumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, cuando las medidas anteriores resulten ineficaces o la organización represente, por algún otro motivo, una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente, tiene que ser adoptada a nivel comunitario, es decir, por la Comisión, con arreglo al procedimiento de comité.
- (12) El seguimiento continuo posterior de las organizaciones reconocidas para evaluar el cumplimiento por las mismas del presente Reglamento puede efectuarse con más eficacia de forma armonizada y centralizada. Por ello, es conveniente que se confíe esta tarea, en nombre de la Comunidad, a la Comisión, conjuntamente con el Estado miembro que solicite el reconocimiento.
- (13) Como parte de la supervisión de la actuación de las organizaciones reconocidas, es imprescindible que los inspectores de la Comisión tengan acceso a los buques y a la documentación de estos, sea cual sea el pabellón de los mismos, a fin de comprobar si las organizaciones reconocidas cumplen los criterios mínimos establecidos en el presente Reglamento y aplicables a todos los buques de sus respectivas clases.
- (14) La capacidad de las organizaciones reconocidas para detectar y corregir rápidamente las deficiencias en sus reglas, procesos y controles internos es crítica para la seguridad de los buques que inspeccionan y certifican. Esta capacidad debe fortalecerse mediante una entidad de evaluación y certificación de la calidad que sea independiente de todo interés comercial y político, con autonomía de acción para proponer actuaciones comunes para la mejora sostenida de todas las organizaciones reconocidas y que asegure una cooperación fructífera con la Comisión.
- (15) Las normas y procedimientos de las organizaciones reconocidas son un factor clave para aumentar la seguridad y prevenir los accidentes y la contaminación. Las organizaciones reconocidas han iniciado un proceso que debe conducir a la armonización de sus normas y procedimientos. Dicho proceso debe ser impulsado y apoyado por la legislación comunitaria, dado que debe repercutir positivamente en la seguridad marítima, y también en la competitividad de la industria naval europea.
- (16) La armonización de las normas de las organizaciones reconocidas en lo que respecta al diseño, la construcción y el reconocimiento periódico de los buques mercantes es un proceso en curso. Por tanto, la obligación de tener un conjunto de normas propias o la habilidad demostrada para ello deben considerarse en el contexto del proceso de armonización y no deben constituir un obstáculo para las actividades de las organizaciones reconocidas ni para las organizaciones que aspiren al reconocimiento.
- (17) Las organizaciones reconocidas deben estar obligadas a actualizar sus normas técnicas y hacerlas cumplir de manera coherente, con objeto de armonizar las normas de seguridad y asegurar el cumplimiento uniforme de la normativa internacional dentro de la Comunidad. Cuando las normas técnicas de las organizaciones reconocidas sean idénticas o muy parecidas, debe considerarse el reconocimiento mutuo de los certificados de materiales, equipos y componentes, cuando proceda, tomando como referencia las normas más exigentes y rigurosas.
- (18) Mientras que toda organización reconocida debe considerarse, en principio, responsable única y exclusivamente de las partes que certifique, la responsabilidad de las organizaciones reconocidas y de los fabricantes será la que resulte de las condiciones acordadas o, según el caso, del derecho aplicable en cada caso concreto.
- (19) Dado que la transparencia y el intercambio de información entre las partes interesadas y 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.

- (20) Con el fin de evitar que los buques cambien de clase para evitar las reparaciones necesarias, las organizaciones reconocidas deben intercambiar toda la información pertinente relativa a las condiciones de los buques que cambien de clase e implicar en ello al Estado de pabellón, cuando sea necesario.
- (21) La protección de los derechos de propiedad intelectual entre las partes interesadas del sector marítimo, incluidos los astilleros, suministradores de equipos, y propietarios de buques no debe ir en perjuicio de las normales operaciones comerciales ni de los servicios acordados contractualmente entre dichas partes.
- (22) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), creada por el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, debe prestar el apoyo necesario para asegurar la aplicación del presente Reglamento.
- (23) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la adopción de medidas que deben seguir las organizaciones responsables de la inspección, el reconocimiento y la certificación de buques que operan en la Comunidad, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones de la acción, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (24) Las medidas a las que deben dar cumplimiento los Estados miembros en su relación con organizaciones de inspección y reconocimiento de buques quedan establecidas en la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (versión refundida) ⁽²⁾.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El presente Reglamento establece las medidas que deberán seguir las organizaciones responsables de la inspección, el reconocimiento y la certificación de buques en cumplimiento de los convenios internacionales sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación marítima, avanzando al mismo tiempo en el objetivo de la libertad de prestación de servicios. Quedan incluidos el desarrollo y aplicación de requisitos de

seguridad para el casco, la maquinaria y las instalaciones eléctricas y de control de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de los Convenios internacionales.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entiende por:

- a) «buque»: todo buque comprendido en el ámbito de aplicación de los convenios internacionales;
- b) «convenios internacionales»: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74), con excepción del capítulo XI-2 de su anexo, el Convenio internacional sobre líneas de carga de 5 de abril de 1966 y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 2 de noviembre de 1973 (Marpol), junto con sus protocolos y modificaciones, así como los correspondientes códigos de carácter obligatorio en todos los Estados miembros, en su versión actualizada;
- c) «organización»: una entidad jurídica, sus filiales y cualesquiera otras entidades bajo su control que lleven a cabo, de manera conjunta o separada, actividades que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
- d) «control»: a efectos de la letra c), derechos, contratos o cualquier otro medio, de hecho o de derecho, que, por separado o en combinación, confieran la potestad de ejercer una influencia decisiva sobre una entidad jurídica o permitan a dicha entidad llevar a cabo las actividades reguladas por el presente Reglamento;
- e) «organización reconocida»: organización reconocida de conformidad con el presente Reglamento;
- f) «autorización»: el acto por el cual un Estado miembro acredita a una organización reconocida o delega en ella;
- g) «certificado obligatorio»: certificado expedido por o en nombre de un Estado de pabellón de conformidad con los convenios internacionales;
- h) «reglas y procedimientos»: los requisitos establecidos por una organización reconocida para el diseño, la construcción, el equipamiento, el mantenimiento y el control de buques;
- i) «certificado de clasificación»: documento expedido por una organización reconocida en el que se certifica la capacidad de un buque para un uso o servicio particular de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos y hechos públicos por dicha organización reconocida;
- j) «establecimiento»: el lugar de la sede social, de la administración central o del principal centro de actividad de una organización.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ Véase la página 47 del presente Diario Oficial.

Artículo 3

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 por la organización de los criterios mínimos establecidos en el anexo I y del requisito y de su compromiso de que se atenderá a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, y en los artículos 9, 10 y 11.
2. 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 estas cumplen y se comprometen a cumplir los requisitos a que se refiere el apartado 1.
3. Con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 12, apartado 3, la Comisión no reconocerá a las organizaciones que hayan dejado de cumplir los requisitos a los que se refiere el apartado 1 o cuya actuación se considere una amenaza inaceptable a la seguridad o al medio ambiente basándose en los criterios establecidos de acuerdo con el artículo 14.

Artículo 4

1. La Comisión concederá el reconocimiento con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 12, apartado 3.
2. Solo se reconocerá a las organizaciones que cumplan los criterios establecidos en el artículo 3.
3. El reconocimiento se concederá a la entidad jurídica pertinente que sea la entidad matriz de todas las entidades jurídicas que constituyen la organización reconocida. El reconocimiento se aplicará a todas las entidades que contribuyan a garantizar que la organización dé cobertura a sus servicios en todo el mundo.
4. La Comisión, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 12, apartado 3, podrá limitar en cualquier momento, el reconocimiento en lo que se refiere a ciertos tipos de buques, a buques de ciertas dimensiones o ciertos usos, o a una combinación de estos aspectos, con arreglo a la capacidad y experiencia acreditada por la organización en cuestión. En este caso, la Comisión indicará los motivos de la limitación y las condiciones que han de cumplirse para que sea suprimida o pueda ser ampliada. Esta limitación podrá revisarse en todo momento.
5. La Comisión elaborará y actualizará periódicamente la lista de las organizaciones reconocidas con arreglo al presente artículo. Dicha lista se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5

Cuando la Comisión considere que una organización reconocida ha dejado de cumplir los criterios mínimos establecidos en el

anexo I o las obligaciones que le impone el presente Reglamento, o que la actuación de la organización en lo que se refiere a seguridad y prevención de la contaminación ha empeorado significativamente, sin llegar a constituir, no obstante, una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente, requerirá a dicha organización reconocida para que lleve a cabo en los plazos especificados las actuaciones preventivas y correctoras necesarias de manera que quede asegurado el pleno cumplimiento de las obligaciones y criterios mínimos mencionados, y, especialmente, para que se elimine cualquier posible amenaza a la seguridad o el medio ambiente o se haga frente, de alguna otra forma, a las causas del empeoramiento de su actuación.

Las actuaciones preventivas o correctoras podrán incluir medidas de protección provisionales cuando la posible amenaza a la seguridad o el medio ambiente sea inmediata.

No obstante, y sin perjuicio de su aplicación inmediata, la Comisión notificará por adelantado a todos los Estados miembros que hayan dado su autorización a la organización reconocida afectada las medidas que pretende adoptar.

Artículo 6

1. Además de las medidas tomadas en virtud del artículo 5, la Comisión podrá, con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 12, apartado 2, imponer multas a una organización reconocida:
 - a) — cuando el incumplimiento grave o repetido de los criterios mínimos establecidos en el anexo I o las obligaciones que le imponen el artículo 8, apartado 4, y los artículos 9, 10 y 11, o
 - cuando el empeoramiento de su actuación revelen deficiencias serias en su estructura, sistemas, procedimientos o controles internos, o
 - b) cuando la misma haya facilitado deliberadamente información incorrecta, incompleta o engañosa a la Comisión durante la evaluación en virtud del artículo 8, apartado 1, o haya obstaculizado de alguna otra manera dicha evaluación.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, cuando una organización reconocida no logre emprender las actuaciones preventivas y correctoras exigidas por la Comisión o retrase injustificadamente las mismas, la Comisión podrá imponer sanciones conminatorias periódicas a dicha organización hasta que las lleve a cabo íntegramente.
3. Las multas y sanciones conminatorias periódicas mencionadas en los apartados 1 y 2 serán disuasorias y proporcionadas tanto a la gravedad del caso como a la capacidad económica de la organización reconocida, teniendo en cuenta especialmente el grado en que haya quedado comprometida la seguridad o la protección del medio ambiente.

Estas multas y sanciones solo se impondrán tras ofrecer a la organización reconocida y a los Estados miembros afectados la oportunidad de presentar sus observaciones.

El importe total de las multas y sanciones conminatorias periódicas impuestas no superará el 5 % del promedio del volumen de negocios total de la organización reconocida durante los tres ejercicios anteriores para las actividades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

4. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas tendrá competencia jurisdiccional plena para revisar las decisiones por las cuales la Comisión haya impuesto una multa o una sanción conminatoria periódica. Podrá anular, reducir o incrementar la multa o sanción conminatoria.

Artículo 7

1. La Comisión retirará el reconocimiento a las organizaciones:

- a) cuyo incumplimiento repetido y grave de los criterios mínimos establecidos en el anexo I o de las obligaciones que le impone el presente Reglamento sea tal que constituya una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente;
- b) cuya actuación en lo que se refiere a seguridad y prevención de la contaminación presente incumplimientos repetidos y graves tales que constituyan una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente;
- c) que impidan u obstaculicen repetidamente su evaluación por la Comisión;
- d) que no abonen las multas o sanciones conminatorias periódicas mencionadas en el artículo 6, apartados 1 y 2, o
- e) que pretendan obtener la cobertura financiera o el reembolso de las multas impuestas en virtud del artículo 6.

2. A efectos del apartado 1, letras a) y b), la Comisión decidirá basándose en toda la información disponible, incluyendo:

- a) los resultados de la evaluación de la organización reconocida efectuada por la propia Comisión en virtud del artículo 8, apartado 1;
- b) los informes presentados por los Estados miembros en virtud del artículo 10 de la Directiva 2009/15/CE;
- c) los análisis de los siniestros que hayan sufrido los buques clasificados por las organizaciones reconocidas;

d) cualquier repetición de las deficiencias mencionadas en el artículo 6, apartado 1, letra a);

e) el grado en que se vea afectada la flota de la clase de la organización reconocida, y

f) la ineficacia de las medidas mencionadas en el artículo 6, apartado 2.

3. La retirada del reconocimiento será decidida por la Comisión, a iniciativa propia o a instancia de un Estado miembro, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 12, apartado 3, tras ofrecer a la organización reconocida afectada la oportunidad de presentar sus observaciones.

Artículo 8

1. 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 las obligaciones que les impone el presente Reglamento y satisfacen los criterios mínimos establecidos en el anexo I. La inspección se limitará a las actividades de las organizaciones reconocidas incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

2. Al seleccionar las organizaciones reconocidas que deberá inspeccionar, la Comisión prestará especial atención a la actuación de la organización reconocida en materia de seguridad y prevención de la contaminación, a los expedientes de siniestro y a los informes elaborados por los Estados miembros con arreglo al artículo 10 de la Directiva 2009/15/CE.

3. La evaluación podrá incluir una visita a las sucursales regionales de la organización reconocida, así como una inspección aleatoria de los buques, tanto de los que estén en servicio como en construcción, con el fin de efectuar una auditoría de la actuación de la organización reconocida. En este caso, si procede, la Comisión informará al Estado miembro en que esté situada la sucursal regional. La Comisión presentará a los Estados miembros un informe de los resultados de la evaluación.

4. Las organizaciones reconocidas darán a conocer anualmente al Comité al que se refiere el artículo 12, apartado 1, los resultados de la supervisión de la gestión de su sistema de calidad.

Artículo 9

1. Las organizaciones reconocidas garantizarán el acceso de la Comisión a la información necesaria para la evaluación mencionada en el artículo 8 apartado 1. No podrán oponerse cláusulas contractuales para limitar el acceso.

2. Las organizaciones reconocidas se asegurarán de que, en sus contratos con propietarios u operadores de buques para la expedición a los buques de certificados obligatorios o certificados de clasificación, dicha expedición esté condicionada a que los terceros no se opongan al acceso de los inspectores de la Comisión a bordo del buque a fines del artículo 8, apartado 1.

Artículo 10

1. Las organizaciones reconocidas se consultarán mutuamente, con carácter periódico, para mantener la equivalencia y lograr una armonización de sus reglas y procedimientos y la aplicación de los mismos. Cooperarán entre sí para lograr una interpretación concordante de los convenios internacionales, sin perjuicio de las atribuciones de los Estados de pabellón. En los supuestos en que proceda, las organizaciones reconocidas acordarán las condiciones técnicas y de procedimiento para el reconocimiento mutuo de los certificados de clasificación de materiales, equipos y componentes basados en normas equivalentes, tomando como referencia las normas más exigentes y rigurosas.

Cuando no pueda acordarse el reconocimiento mutuo por motivos graves de seguridad, las organizaciones reconocidas enunciarán claramente dichos motivos.

Si una organización reconocida comprueba, a través de una inspección o por otros medios, que un material, un equipo o un componente no son conformes con su certificado, podrá negarse a autorizar la instalación en el buque de dicho material, equipo o componente. La organización reconocida comunicará inmediatamente su decisión a las demás organizaciones reconocidas, indicando los motivos de su denegación.

Las organizaciones reconocidas reconocerán, a efectos de clasificación, los certificados de los equipos marinos que lleven la marca de la rueda de timón de conformidad con la Directiva 96/98/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos ⁽¹⁾.

Asimismo, facilitarán a la Comisión y a los Estados miembros informes periódicos sobre los progresos fundamentales realizados en estas normas y en el reconocimiento mutuo de los certificados de materiales, equipos y componentes.

2. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo el 17 de junio de 2014 un informe, basado en un estudio independiente, sobre el nivel alcanzado en el proceso de armonización de las normas y procedimientos y sobre el reconocimiento mutuo de los certificados de materiales, equipos y componentes.

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

4. Las organizaciones reconocidas suministrarán a todas las administraciones de los Estados miembros que hayan concedido cualquiera de las autorizaciones previstas en el artículo 3 de la

Directiva 2009/15/CE, y a la Comisión toda la información pertinente sobre sus flotas clasificadas, transferencias, cambios, suspensiones y retiradas de clase, independientemente del pabellón que enarbolan los buques.

La información sobre transferencias, cambios, suspensiones y retiradas de clase, incluida la información sobre todas las inspecciones pendientes y recomendaciones no cumplidas, 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 comunicará electrónicamente a la base de datos de inspección común utilizada por los Estados miembros para la aplicación de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto ⁽²⁾, al mismo tiempo que se registre en los propios sistemas de la organización reconocida y, en cualquier caso, dentro de un plazo máximo de 72 horas a partir del acontecimiento que hubiese dado lugar a la obligación de comunicar la información. Dicha información, con excepción de las recomendaciones y condiciones de la clase que no estén aplazadas, se publicarán en el sitio web de estas organizaciones reconocidas.

5. Las organizaciones reconocidas no expedirán certificados obligatorios 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 de pabellón la oportunidad de pronunciarse en un plazo razonable sobre si es necesaria una inspección completa.

6. En caso de transferencia de clase de una organización reconocida a otra, la organización cedente suministrará, sin demoras injustificadas, a la organización receptora la documentación completa sobre el buque y, especialmente, le informará de:

- a) cualquier inspección pendiente;
- b) cualquier recomendación y condición de clase no cumplida;
- c) las condiciones de funcionamiento establecidas en relación al buque, y
- d) las restricciones de funcionamiento establecidas en relación al buque.

La organización receptora solo podrá expedir los nuevos certificados al buque tras efectuar este adecuadamente todas las inspecciones pendientes, cumplir las recomendaciones no cumplidas y las condiciones de clase previamente establecidas para el 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, el lugar y las medidas tomadas para cumplir cada una de las inspecciones, recomendaciones y condiciones de clase pendientes.

⁽¹⁾ DO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

⁽²⁾ Véase la página 57 del presente Diario Oficial.

Las organizaciones reconocidas establecerán y aplicarán requisitos comunes apropiados acerca de los casos de transferencia de clase en los que sean necesarias precauciones especiales. Estos casos incluirán, como mínimo, la transferencia de clase de buques de 15 años de antigüedad o más y la transferencia de una organización no reconocida a una reconocida.

Las organizaciones reconocidas colaborarán entre ellas para aplicar adecuadamente lo dispuesto en el presente apartado.

Artículo 11

1. Las organizaciones reconocidas crearán, a más tardar el 17 de junio de 2011 y mantendrán una Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad independiente conforme a las normas internacionales de calidad aplicables en la que las asociaciones profesionales pertinentes del sector naviero podrán participar en calidad de asesores.

2. La Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad llevará a cabo las siguientes tareas:

- a) evaluación frecuente y periódica de los sistemas de gestión de la calidad de las organizaciones reconocidas, cumpliendo los criterios de la norma de calidad ISO 9001;
- b) certificación de los sistemas de gestión de la calidad de las organizaciones reconocidas, incluidas las organizaciones que han solicitado el reconocimiento de acuerdo con el artículo 3;
- c) elaboración de interpretaciones de las normas de gestión de la calidad reconocidas internacionalmente, especialmente para adecuarlas a las peculiaridades derivadas de la naturaleza de las organizaciones reconocidas y de sus obligaciones, y
- d) aprobación de recomendaciones colectivas e individuales para la mejora de los procedimientos y mecanismos de control interno de las organizaciones reconocidas.

3. La Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad tendrá las competencias y el régimen de gobierno interno necesarios para actuar con independencia de las organizaciones reconocidas y dispondrá de los medios necesarios para desempeñar su misión de manera efectiva y de acuerdo con las normas profesionales más estrictas preservando la independencia de las personas que lleven a cabo dicha misión. La Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad establecerá sus métodos de trabajo y su reglamento interno.

4. La Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad podrá solicitar asistencia a otros organismos externos de evaluación de la calidad.

5. La Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad facilitará a las partes interesadas, incluidos los Estados de pabellón y la Comisión, información completa sobre su plan de trabajo anual, así como sobre sus conclusiones y recomendaciones, especialmente en lo que se refiere a situaciones en que la seguridad pueda haber estado en peligro.

6. La Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad será evaluada periódicamente por la Comisión.

7. La Comisión presentará información a los Estados miembros sobre los resultados de su evaluación y las actuaciones posteriores consiguientes.

Artículo 12

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques, establecido en virtud del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. 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 artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 13

1. El presente Reglamento podrá ser modificado, sin ampliar su ámbito de aplicación, con el fin de actualizar los criterios mínimos establecidos en el anexo I, teniendo en cuenta, en particular, las decisiones pertinentes de la OMI.

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 4.

2. Las enmiendas a los convenios internacionales definidos en el artículo 2, letra b), del presente Reglamento podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

Artículo 14

1. La Comisión adoptará y publicará:
 - a) los criterios para medir la eficacia de las normas y procedimientos así como la actuación de las organizaciones reconocidas, en materia de seguridad y prevención de la contaminación procedentes de sus buques clasificados, teniendo en cuenta especialmente los datos elaborados por el Memorando de Acuerdo de París sobre el control por el Estado del puerto o por otros sistemas similares, y
 - b) los criterios para determinar cuándo tal actuación debe considerarse una amenaza inaceptable para la seguridad o el medio ambiente, que podrán tener en cuenta las circunstancias específicas que afecten a organizaciones de menor tamaño o muy especializadas.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 4.

2. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo en relación con la aplicación del artículo 6 y, en su caso, del artículo 7 se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 4.

3. Sin perjuicio de la aplicación inmediata de los criterios mínimos establecidos en el anexo I, la Comisión podrá adoptar, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 12, apartado 3, normas para su interpretación y podrá considerar fijar objetivos para los criterios generales mínimos a que se refiere el punto 3 de la parte A del anexo I.

Artículo 15

1. Las organizaciones que, en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento, hayan sido reconocidas de conformidad con la Directiva 94/57/CE mantendrán este reconocimiento, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 2.

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

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo
El Presidente
P. NEČAS

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 y 7, la Comisión revisará todos los reconocimientos limitados concedidos en virtud de la Directiva 94/57/CE, a la luz del artículo 4, apartado 3, del presente Reglamento, antes del 17 de junio de 2010, con objeto de decidir, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 12, apartado 3, si las limitaciones deben sustituirse por otras o eliminarse. Las limitaciones continuarán aplicándose hasta que la Comisión haya tomado una decisión.

Artículo 16

Durante la evaluación a la que se refiere el artículo 8, apartado 1, la Comisión comprobará que el titular del reconocimiento es la entidad jurídica pertinente dentro de la organización a la que son aplicables las disposiciones del presente Reglamento. Si así no fuere, la Comisión tomará una decisión por la que se modificará dicho reconocimiento.

Cuando la Comisión modifique el reconocimiento, los Estados miembros adaptarán sus acuerdos con la organización reconocida para adecuarlos a la modificación introducida.

Artículo 17

Cada dos años, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 18

Las referencias a la Directiva 94/57/CE en el Derecho comunitario y en el Derecho interno se entenderán hechas, como proceda, al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo II.

Artículo 19

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

ANEXO I

CRITERIOS MÍNIMOS PARA LAS ORGANIZACIONES PARA OBTENER O MANTENER EL RECONOCIMIENTO COMUNITARIO**(a que se refiere el artículo 3)**

A. CRITERIOS GENERALES MÍNIMOS

1. Las organizaciones reconocidas deben tener personalidad jurídica en el Estado en que estén establecidas. Las cuentas de estas organizaciones estarán certificadas por auditores independientes.
2. La organización reconocida deberá acreditar una amplia experiencia en la evaluación de los proyectos y la construcción de buques mercantes.
3. La organización reconocida deberá contar en todo momento con una importante plantilla de gestión, técnica, de apoyo y de investigación acorde con las dimensiones de la flota de su clase, con su composición y con la implicación de la organización en las tareas de construcción y reconversión de buques. La organización reconocida deberá estar en condiciones de asignar a cada lugar de trabajo, cuando y como se necesite, los medios y el personal acordes con las tareas que deban efectuarse, de acuerdo con los criterios generales mínimos en virtud de los apartados 6 y 7 y con los criterios mínimos específicos de la parte B.
4. La organización reconocida deberá tener y aplicar una serie de normas y procedimientos completos propios, o la capacidad demostrada para ello, para el diseño, la construcción y el control periódico de buques mercantes, que tendrán la categoría de normas reconocidas internacionalmente. Estas normas y procedimientos deberán publicarse, actualizarse y mejorarse continuamente mediante programas de investigación y desarrollo.
5. La organización reconocida deberá publicar anualmente su registro de buques o tenerlo disponible al público en una base de datos electrónica.
6. La organización reconocida no deberá estar controlada por propietarios o constructores de buques ni por otras personas o entidades que se dediquen comercialmente a la construcción, al equipamiento, a la reparación o a la explotación de buques. Los ingresos de la organización reconocida no dependerán esencialmente de una sola empresa comercial. La organización reconocida no llevará a cabo sus tareas reglamentarias o de clasificación si es a su vez propietaria o explotadora o tiene vínculos mercantiles, personales o familiares con el propietario o el explotador. Esta incompatibilidad se aplicará igualmente a los inspectores que emplee la organización reconocida.
7. La organización reconocida deberá operar de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo de la Resolución A.789(19) de la OMI sobre «Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración», en la medida en que sean aplicables en el ámbito del presente Reglamento.

B. CRITERIOS ESPECÍFICOS MÍNIMOS

1. La organización reconocida deberá proporcionar una cobertura mundial, con sus propios peritos con dedicación exclusiva, o, en casos excepcionales y debidamente justificados, recurriendo a peritos con dedicación exclusiva de otras organizaciones reconocidas.
2. La organización reconocida deberá regirse por un código ético.
3. La organización reconocida deberá estar gestionada y administrada de forma que garantice la confidencialidad de la información exigida por la administración.
4. La organización reconocida deberá facilitar la información pertinente a la administración, a la Comisión y a las partes interesadas.

5. La organización reconocida, así como sus peritos y su personal técnico, efectuarán sus labores sin perjuicio alguno de los derechos de propiedad intelectual de astilleros, suministradores de equipos y propietarios de buques, incluidos las patentes, licencias, conocimientos técnicos o cualquier tipo de conocimiento cuyo uso esté jurídicamente protegido a nivel internacional, comunitario o nacional; en ningún caso, y sin perjuicio de las competencias de evaluación de los Estados miembros y de la Comisión y, en particular, conforme a lo dispuesto en el artículo 9, la organización reconocida o los peritos y el personal técnico empleados por la misma, podrán transmitir o divulgar datos comercialmente relevantes obtenidos en el marco de sus actividades de inspección, verificación y supervisión de nuevas construcciones y reparaciones de buques.
6. La dirección de la organización reconocida deberá definir y documentar sus políticas y objetivos y su compromiso en materia de calidad, y garantizar que esta política es entendida, aplicada y mantenida en todos los niveles de la organización reconocida. La política de la organización reconocida deberá referirse a los objetivos e indicadores en materia de seguridad y prevención de la contaminación.
7. La organización reconocida deberá garantizar que:
 - a) sus normas y procedimientos se elaboran y mantienen de forma sistemática;
 - b) se respetan normas y procedimientos y se establece un sistema interno para medir la calidad del servicio en relación con dichas normas y procedimientos;
 - c) se cumplen los requisitos de la función oficial para la que está autorizada la organización reconocida 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, competencias e interrelaciones del personal cuyo trabajo afecte a la calidad de los servicios de la organización reconocida;
 - 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 inspectores y por el personal técnico y administrativo empleado por la organización reconocida;
 - g) los inspectores tendrán un conocimiento extenso del tipo de nave en la que realizan su trabajo, en función del peritaje concreto que deba efectuarse y de los correspondientes requisitos aplicables;
 - h) se aplica un sistema de cualificación de los inspectores y una actualización permanente de sus conocimientos;
 - i) se llevan registros que prueben el cumplimiento de las normas exigidas en los elementos cubiertos por los servicios realizados, así como el funcionamiento eficaz del sistema de calidad;
 - j) se mantiene 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 reconocimientos obligatorios requeridos por el sistema armonizado de reconocimiento y certificación para los cuales la organización reconocida esté autorizada, se llevan a cabo de conformidad con la disposición establecida en el anexo y apéndice a la Resolución de la OMI A.948(23) «Directrices para inspecciones conforme al sistema armonizado de inspecciones y certificación»;
 - l) se establecen líneas claras y directas de responsabilidad y control entre las oficinas centrales y regionales de la organización reconocida y entre las organizaciones reconocidas y sus inspectores.

8. La organización reconocida deberá haber desarrollado, aplicado y mantenido un sistema interno eficaz de calidad basado en las secciones pertinentes de las normas de calidad internacionalmente reconocidas y de conformidad con las normas EN ISO/IEC 17020:2004 (organismos de inspección) y EN ISO 9001:2000 (sistemas de gestión de la calidad, requisitos), interpretadas y certificadas por la Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad mencionada en el artículo 11, apartado 1.
 9. Las normas y procedimientos de la organización reconocida deberán aplicarse de tal modo que esta, según su juicio y a partir de sus conocimientos propios y directos, pueda siempre hacer una declaración fiable y objetiva respecto a la seguridad de un buque mediante certificados de clasificación a partir de los cuales puedan expedirse los correspondientes certificados obligatorios.
 10. La organización reconocida deberá disponer de los medios necesarios para evaluar, empleando a personal profesional cualificado y de conformidad con las disposiciones del anexo de la Resolución A.913(22) de la OMI sobre directrices de aplicación por las administraciones del Código internacional de gestión de la seguridad (GSI), la aplicación y el mantenimiento del sistema de gestión de la seguridad, tanto en la costa como a bordo de los buques, que deba cubrir la certificación.
 11. La organización reconocida deberá permitir la participación en el desarrollo de sus normas y procedimientos de representantes de la administración y otras partes interesadas.
-

ANEXO II

Tabla de correspondencias

Directiva 94/57/CE	Directiva 2009/15/CE	Presente Reglamento
Artículo 1	Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, letra a)	Artículo 2, letra a)	Artículo 2, letra a)
Artículo 2, letra b)	Artículo 2, letra b)	–
Artículo 2, letra c)	Artículo 2, letra c)	–
Artículo 2, letra d)	Artículo 2, letra d)	Artículo 2, letra b)
Artículo 2, letra e)	Artículo 2, letra e)	Artículo 2, letra c)
–	Artículo 2, letra f)	Artículo 2, letra d)
Artículo 2, letra f)	Artículo 2, letra g)	Artículo 2, letra e)
Artículo 2, letra g)	Artículo 2, letra h)	Artículo 2, letra f)
Artículo 2, letra h)	Artículo 2, letra i)	Artículo 2, letra g)
Artículo 2, letra i)	Artículo 2, letra k)	Artículo 2, letra i)
–	Artículo 2, letra j)	Artículo 2, letra h)
Artículo 2, letra j)	Artículo 2, letra l)	–
Artículo 2, letra k)	–	Artículo 2, letra j)
Artículo 3	Artículo 3	–
Artículo 4, apartado 1, primera frase	–	Artículo 3, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, segunda frase	–	Artículo 3, apartado 2
Artículo 4, apartado 1, tercera frase	–	–
Artículo 4, apartado 1, cuarta frase	–	Artículo 4, apartado 1
–	–	Artículo 3, apartado 3
–	–	Artículo 4, apartados 2, 3 y 4
–	–	Artículo 5
–	–	Artículo 6
–	–	Artículo 7
Artículo 5, apartado 1	Artículo 4, apartado 1	–
Artículo 5, apartado 3	Artículo 4, apartado 2	–
Artículo 6, apartados 1, 2, 3 y 4	Artículo 5, apartados 1, 2, 3 y 4	–
Artículo 6, apartado 5	–	–
Artículo 7	Artículo 6	Artículo 12
Artículo 8, apartado 1, primer guión	Artículo 7, apartado 1, párrafo primero, letra a)	–
Artículo 8, apartado 1, segundo guión	–	Artículo 13, apartado 1
Artículo 8, apartado 1, tercer guión	Artículo 7, apartado 1, párrafo primero, letra b)	–
–	Artículo 7, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 13, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 8, apartado 2	Artículo 7, apartado 2	–
Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo	–	Artículo 13, apartado 2

Directiva 94/57/CE	Directiva 2009/15/CE	Presente Reglamento
Artículo 9, apartado 1	–	–
Artículo 9, apartado 2	–	–
Artículo 10, apartado 1, frase introductoria	Artículo 8	–
Artículo 10, apartado 1, letras a), b) y c), y apartados 2, 3 y 4	–	–
Artículo 11, apartados 1 y 2	Artículo 9, apartados 1 y 2	–
Artículo 11, apartados 3 y 4	–	Artículo 8, apartados 1 y 2
Artículo 12	Artículo 10	–
Artículo 13	–	–
Artículo 14	Artículo 11, apartados 1 y 2	–
–	Artículo 11, apartado 3	–
–	Artículo 12	–
–	–	Artículo 9
Artículo 15, apartado 1	–	–
–	–	Artículo 10, apartados 1 y 2
Artículo 15, apartado 2	–	Artículo 10, apartado 3
Artículo 15, apartado 3	–	Artículo 10, apartado 4
Artículo 15, apartado 4	–	Artículo 10, apartado 5
Artículo 15, apartado 5	–	Artículo 10, apartado 6, párrafos primero, segundo, tercero y quinto
–	–	Artículo 10, apartado 6, párrafo cuarto
Artículo 16	Artículo 13	–
Artículo 17	Artículo 16	–
–	Artículo 14	–
–	Artículo 15	–
–	–	Artículo 11
–	–	Artículo 14
–	–	Artículo 15
–	–	Artículo 16
–	–	Artículo 17
–	–	Artículo 18
–	–	Artículo 19
Anexo	–	Anexo I
–	Anexo I	–
–	Anexo II	Anexo II

REGLAMENTO (CE) Nº 392/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 23 de abril de 2009
sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente
(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de conciliación,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el marco de la política común de transportes, es necesario adoptar nuevas medidas para incrementar la seguridad del transporte marítimo. Esas medidas deben incluir normas en materia de responsabilidad por daños causados a los pasajeros. En efecto, es importante garantizar un nivel de indemnización adecuado a los pasajeros que se vean envueltos en accidentes ocurridos en el mar.
- (2) El Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, fue aprobado el 1 de noviembre de 2002 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI). La Comunidad y sus Estados miembros están en fase de decidir acerca de la adhesión a dicho Protocolo, o de su ratificación. En todo caso, las disposiciones del mismo, incorporadas al presente Reglamento, deben ser aplicables a más tardar el 31 de diciembre de 2012.
- (3) El Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, modificado por su Protocolo de 2002 («el Convenio de Atenas»), se aplica exclusivamente al transporte internacional. En el mercado interior de los servicios del transporte marítimo se ha eliminado la distinción entre transporte nacional y transporte internacional, y por consiguiente procede equiparar el alcance y las características de la responsabilidad en el

transporte nacional e internacional dentro de la Comunidad.

- (4) Los regímenes de seguro exigidos por el Convenio de Atenas deben tener en cuenta la capacidad financiera de los propietarios de los buques y de las sociedades de seguros. Los propietarios de los buques deben poder gestionar su régimen de seguros de manera económicamente razonable, y, en particular, por lo que respecta a las compañías navieras pequeñas que operan a escala nacional, se debe tener en cuenta el carácter estacional de su actividad. Por lo tanto, a la hora de establecer los regímenes de seguro en virtud del presente Reglamento deben tenerse en cuenta las diferentes clases de buques.
- (5) Procede obligar al transportista al abono de un anticipo en caso de muerte o lesiones de un pasajero, siempre y cuando dicho anticipo no suponga un reconocimiento de responsabilidad.
- (6) Antes de iniciarse el viaje, o cuando ello sea imposible, como muy tarde en el momento de la partida, debe facilitarse a los pasajeros información adecuada sobre los derechos que los amparan.
- (7) El 19 de octubre de 2006 el Comité jurídico de la OMI adoptó una reserva y unas directrices para la aplicación del Convenio de Atenas («las directrices de la OMI») para tratar determinadas cuestiones del Convenio de Atenas tales como, en particular, las compensaciones por daños causados por actos de terrorismo. En tales condiciones, las directrices de la OMI pueden considerarse como *lex specialis*.
- (8) El presente Reglamento incorpora partes de las directrices de la OMI y les da carácter vinculante. Para ello, las disposiciones de las directrices de la OMI deberán entenderse redactadas en futuro legislativo, de carácter obligatorio.
- (9) Las disposiciones del Convenio de Atenas (anexo I) y de las de las directrices de la OMI (anexo II) deben entenderse, *mutatis mutandis*, en el contexto del Derecho comunitario.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 20.3.2008, p. 562), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 190 E de 29.7.2008, p. 17), Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo 26 de febrero de 2009 y Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

- (10) El sistema de responsabilidad establecido en el presente Reglamento debe extenderse gradualmente a las diferentes clases de buques según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje⁽¹⁾. Debe tenerse en cuenta el impacto sobre las tarifas y la capacidad del mercado para conseguir a precio asequible una cobertura de seguro del nivel exigido frente a la política de refuerzo de los derechos de los pasajeros así como al carácter estacional de una parte del tráfico.
- (11) Las materias reguladas por los artículos 17 y 17 bis del Convenio de Atenas son competencia exclusiva de la Comunidad, pues dichos artículos afectan a las normas establecidas en el Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil⁽²⁾. A esos efectos, esas dos disposiciones formarán parte del ordenamiento jurídico comunitario cuando la Comunidad se adhiera al Convenio de Atenas.
- (12) A los efectos del presente Reglamento la expresión «está matriculado en un Estado miembro» debe interpretarse como que el Estado de pabellón para la inscripción en el registro de fletamento del buque debe ser o un Estado miembro o una parte contratante en el Convenio de Atenas. Los Estados miembros y la Comisión deben realizar las gestiones necesarias para invitar a la OMI a que elabore directrices sobre el concepto de registro de fletamento del buque.
- (13) A los efectos del presente Reglamento no deben incluirse en la expresión «equipos de ayuda a la movilidad» ni el equipaje ni los vehículos a que hace referencia el artículo 8 del Convenio de Atenas.
- (14) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento 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⁽³⁾.
- (15) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique el presente Reglamento con el fin de incorporar las ulteriores modificaciones de los Convenios internacionales, así como de los protocolos, códigos y resoluciones relacionados con los mismos. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, incluso completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (16) Procede que la Agencia Europea de Seguridad Marítima, creada por el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁴⁾, asista a la Comisión en la preparación y redacción de un informe sobre la aplicación de las normas establecidas por el presente Reglamento.
- (17) Las autoridades nacionales, en particular las autoridades portuarias, desempeñan un papel fundamental y crucial en lo que respecta a la identificación y gestión de los diferentes riesgos relacionados con la seguridad marítima.
- (18) Los Estados miembros han asumido, en la Declaración sobre la Seguridad Marítima de 9 de octubre de 2008, el compromiso firme de dar su consentimiento, a más tardar el 1 de enero de 2012, de quedar vinculados por el Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976, modificado por el Protocolo de 1996. Los Estados miembros pueden acogerse a la opción prevista en el artículo 15, apartado 3 bis, de dicho Convenio para regular mediante disposiciones específicas del presente Reglamento el sistema de limitación de la responsabilidad que habrá de aplicarse a los pasajeros.
- (19) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación de un conjunto único de normas que regulen los derechos de los transportistas por mar y sus pasajeros en caso de accidente, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones o los efectos de la acción, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad, enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece el régimen comunitario de responsabilidad y seguro aplicable al transporte de pasajeros por mar según se establece en las disposiciones pertinentes:

- a) del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, modificado por el Protocolo de 2002 («el Convenio de Atenas»), que se especifican en el anexo I, y
- b) de la reserva y de las directrices para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas por el Comité jurídico de la OMI el 19 de octubre de 2006 («las directrices de la OMI»), que se especifican en el anexo II.

⁽¹⁾ DO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

⁽²⁾ DO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2. Además, el presente Reglamento amplía el ámbito de aplicación de dichas disposiciones al transporte marítimo de pasajeros dentro de un Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE y establece determinados requisitos adicionales.

3. A más tardar el 30 de junio de 2013, la Comisión presentará, si procede, una propuesta legislativa con objeto, entre otras cosas, de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a los buques de las clases C y D según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a todo transporte internacional en el sentido del artículo 1, punto 9, del Convenio de Atenas, y al transporte marítimo dentro de un mismo Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE, si:

- a) el buque enarbola el pabellón de un Estado miembro o está matriculado en un Estado miembro;
- b) el contrato de transporte se ha concertado en un Estado miembro, o
- c) el lugar de partida o destino, de acuerdo con el contrato de transporte, están situados en un Estado miembro.

Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento a todos los transportes por mar en el interior de un Estado miembro.

Artículo 3

Responsabilidad y seguro

1. El régimen de responsabilidad con respecto a los pasajeros, sus equipajes y sus vehículos, y las normas sobre el seguro u otra garantía financiera, estarán regidas por el presente Reglamento y por los artículos 1 y 1 bis, el artículo 2, apartado 2, los artículos 3 a 16 y los artículos 18, 20 y 21 del Convenio de Atenas, que figuran en el anexo I, y por las disposiciones de las directrices de la OMI que se especifican en el anexo II.

2. Las directrices de la OMI establecidas en el anexo II, serán de carácter vinculante.

Artículo 4

Indemnización por equipos de ayuda a la movilidad u otros equipos específicos

En caso de pérdida o daños sufridos por equipos de ayuda a la movilidad u otros equipos específicos que utilice un pasajero de movilidad reducida, la responsabilidad del transportista se regirá por el artículo 3, apartado 3, del Convenio de Atenas. La indemnización equivaldrá al valor de sustitución del equipo correspondiente o, cuando proceda, al coste de la reparación.

Artículo 5

Limitación global de la responsabilidad

1. El presente Reglamento no modificará los derechos ni los deberes del transportista ni del transportista ejecutor previstos en la legislación nacional por la que se dé cumplimiento al Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976, modificado por el Protocolo de 1996, o a cualquier instrumento futuro de enmienda del Convenio.

A falta de dicha legislación nacional aplicable, la responsabilidad del transportista o el transportista ejecutor se regirá únicamente por el artículo 3 del presente Reglamento.

2. Respecto de las demandas por muerte o lesión de pasajeros causadas por cualquiera de los riesgos a que se refiere el punto 2.2 de las directrices de la OMI, el transportista y el transportista ejecutor podrán limitar su responsabilidad de conformidad con las disposiciones a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 6

Anticipo

1. Cuando la causa de la muerte o las lesiones sufridas por un pasajero sea un suceso relacionado con la navegación, el transportista que efectuó de hecho la totalidad o parte del transporte durante el cual ocurrió el suceso abonará un anticipo suficiente y proporcionado al daño para sufragar las necesidades económicas inmediatas, en el plazo de 15 días tras la identificación del derechohabiente. En caso de muerte, este pago no podrá ser inferior a 21 000 EUR.

Esta disposición se aplicará asimismo si el transportista está establecido en la Comunidad.

2. El pago del anticipo no constituirá reconocimiento de la responsabilidad y podrá ser compensado con cualquiera otra cantidad subsiguiente abonada de conformidad con el presente Reglamento. No será reembolsable, salvo en los casos establecidos en el artículo 3, apartado 1, o en el artículo 6 del Convenio de Atenas, o en el apéndice A de las directrices de la OMI, o cuando la persona que lo haya recibido no sea el derechohabiente.

Artículo 7

Información a los pasajeros

Sin perjuicio de las obligaciones de los operadores turísticos establecidas en la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados⁽¹⁾, el transportista y/o el transportista ejecutor harán que se facilite a los pasajeros información adecuada y comprensible sobre los derechos que les amparan en virtud del presente Reglamento.

(1) DO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

Cuando el contrato de transporte se haya concluido en un Estado miembro, dicha información se proporcionará en todos los puntos de venta, incluida la venta por teléfono y por internet. Cuando el lugar de origen se encuentre en un Estado miembro, dicha información se proporcionará antes de la salida. En los demás casos, la información se proporcionará, como muy tarde, en el momento de la salida. En la medida en que la obligación de información conforme al presente artículo haya sido proporcionada, bien por el transportista, bien por el transportista ejecutor, el otro no estará obligado a proporcionarla. Esta información se facilitará de la manera más adecuada.

Para el cumplimiento del requisito de información del presente artículo, el transportista y el transportista ejecutor proporcionarán a los pasajeros por lo menos un resumen de las disposiciones del presente Reglamento elaborado por la Comisión y hecho público.

Artículo 8

Elaboración de un informe

En el plazo máximo de tres años tras la fecha de aplicación del presente Reglamento, la Comisión elaborará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento en el que se tendrán en cuenta, entre otros aspectos, la evolución económica y los acontecimientos que se produzcan en los foros internacionales.

Dicho informe podrá ir acompañado de una propuesta de modificación del presente Reglamento o de una propuesta que la Comunidad habrá de presentar en los foros internacionales pertinentes.

Artículo 9

Modificaciones

1. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento que se refieran a la incorporación de enmiendas de los límites establecidos en el artículo 3, apartado 1, artículo 4 bis, apartado 1, artículo 7, apartado 1, y artículo 8 del Convenio de Atenas para tener en cuenta las decisiones adoptadas en virtud del artículo 23 del Convenio de Atenas que correspondan a las actualizaciones del anexo I del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 2, del presente Reglamento.

Teniendo en cuenta las consecuencias sobre las tarifas y la capacidad del mercado para conseguir a precio asequible una cobertura de seguro del nivel exigido frente a la política de refuerzo de los derechos de los pasajeros, así como al carácter estacional de una parte del tráfico, la Comisión adoptará, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, sobre la base de una evaluación de impacto adecuada, una medida sobre los límites

establecidos en el anexo I para los buques de la clase B según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE. Esta medida, destinada a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 10, apartado 2.

2. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento y que se refieran a la incorporación de enmiendas de las disposiciones de las directrices de la OMI indicadas en el anexo II se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 10

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), creado por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 11

Disposiciones transitorias

1. En el caso de que se haga dentro de un Estado miembro transporte por mar a bordo de buques de la clase A según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE, los Estados miembros podrán optar por aplazar la aplicación del presente Reglamento hasta cuatro años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

2. En lo que respecta al transporte por mar dentro de un Estado miembro a bordo de buques de la clase B según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE, los Estados miembros podrán optar por aplazar la aplicación del presente Reglamento hasta el 31 de diciembre de 2018.

Artículo 12

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir de la fecha de la entrada en vigor para la Comunidad del Convenio de Atenas y, en cualquier caso, no más tarde del 31 de diciembre de 2012.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

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

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo
El Presidente
P. NEČAS

ANEXO I

DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE ATENAS RELATIVO AL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES POR MAR PERTINENTES PARA LA APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

(Texto refundido del Convenio de Atenas de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, y del Protocolo de 2002 del Convenio)

Artículo 1

Definiciones

Los términos y expresiones utilizados en el presente Convenio tienen el significado que se les da a continuación:

- 1) a) «transportista» es toda persona que concierta, o en cuyo nombre se concierta, un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor;
 - b) «transportista ejecutor» es una persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte, y
 - c) «transportista que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte» es el transportista ejecutor o, en la medida en que efectúe de hecho el transporte, el transportista;
- 2) «contrato de transporte» es todo contrato concertado por un transportista, o en nombre de un transportista, para el transporte por mar de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso;
 - 3) « buque» es solamente una nave que sale a la mar y excluye los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire;
 - 4) «pasajero» es toda persona transportada en un buque,
 - a) en virtud de un contrato de transporte, o
 - b) que, con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías que no se rige por lo dispuesto en este Convenio;
 - 5) por «equipaje» se entiende cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte, con exclusión de:
 - a) los artículos y vehículos transportados en virtud de una carta de fletamento, un conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto primordial sea el transporte de mercancías, y
 - b) animales vivos;
 - 6) por «equipaje de camarote» se entiende el que el pasajero lleva en su camarote o que de alguna forma se encuentra en su posesión o bajo su custodia o vigilancia. Salvo por lo que respecta a la aplicación del punto 8 del presente artículo y del artículo 8, el equipaje de camarote comprende también el que el pasajero lleve en el interior de su vehículo o sobre este;
 - 7) la expresión «pérdida o daños sufridos por el equipaje» abarca el perjuicio pecuniario resultante del hecho de que no se entregue el equipaje al pasajero en un tiempo razonable, ya llegado a su destino el buque a bordo del cual ha sido o debiera haber sido transportado, pero excluyendo los retrasos ocasionados por conflictos laborales;
 - 8) el «transporte» abarca los períodos siguientes:
 - a) con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual el pasajero y/o su equipaje están a bordo del buque o en curso de embarque o desembarque, y el período durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa, si el precio de este transporte auxiliar está incluido en el del pasaje o si la embarcación utilizada para realizarlo ha sido puesta a disposición del pasajero por el transportista. Con respecto al pasajero, el transporte no comprende el período durante el cual aquel se encuentra en una terminal o estación marítima o en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria;

- b) con respecto al equipaje de camarote, también el período durante el cual el pasajero se encuentra en una terminal o estación marítima o en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria, si el transportista, su empleado o su agente se han hecho cargo de dicho equipaje y no lo han entregado al pasajero;
- c) con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote, el período comprendido entre el momento en que el transportista, su empleado o su agente se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que el transportista, su empleado o su agente lo devuelven;
- 9) por «transporte internacional» se entiende todo transporte en el que, de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos Estados diferentes, o en un mismo Estado si con arreglo al contrato de transporte o al itinerario programado hay un puerto de escala intermedio en otro Estado;
- 10) «Organización» es la Organización Marítima Internacional;
- 11) «Secretario General» es el Secretario General de la Organización.

Artículo 1 bis

Anexo

El anexo del presente Convenio será parte integrante del Convenio.

Artículo 2

Aplicación

1. [...] (*)
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, el presente Convenio no será de aplicación cuando el transporte se rija, en virtud de cualquier otro convenio internacional relativo al transporte de pasajeros o equipaje que se realice por otros medios, por un régimen de responsabilidad civil establecido de conformidad con las disposiciones de tal convenio, en la medida en que estas disposiciones sean de aplicación obligatoria al transporte por mar.

Artículo 3

Responsabilidad del transportista

1. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso relacionado con la navegación, en la medida en que tales pérdidas no excedan de 250 000 unidades de cuenta por dicho pasajero en cada caso concreto, a menos que el transportista demuestre que el suceso:

- a) resultó de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
- b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo.

Si tales pérdidas exceden de ese límite, y en la medida en que lo hagan, el transportista será también responsable, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a la culpa o negligencia del transportista.

2. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación, si el suceso que originó la pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. La carga de la prueba de tal culpa o negligencia recae en el demandante.

3. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote si el suceso que originó las pérdidas es imputable a la culpa o negligencia del transportista. Se presumirá la culpa o negligencia del transportista cuando las pérdidas hayan sido resultado de un suceso relacionado con la navegación.

4. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje que no sea de camarote, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a la culpa o negligencia del transportista.

5. A efectos del presente artículo, se entenderá:

- a) por «suceso relacionado con la navegación» se entiende naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque;
- b) por «culpa o negligencia del transportista» se entiende también la de sus empleados o agentes, si estos actuaron en el desempeño de sus funciones;

(*) No se reproduce.

c) por «deficiencia del buque» se entiende cualquier funcionamiento defectuoso, fallo o incumplimiento de las reglas de seguridad aplicables con respecto a cualquier parte del buque o de su equipo que se utilice para el escape, la evacuación, el embarco y el desembarco de los pasajeros; o que se utilice para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, la llegada o la salida de un puesto de atraque o fondeadero, o la contención de la avería después de inundación; o que se utilice para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento, y

d) por «pérdidas» no se entenderán las indemnizaciones punitivas o ejemplares.

6. La responsabilidad del transportista en virtud del presente artículo se extiende solamente a las pérdidas originadas por sucesos acaecidos durante el transporte. La carga de la prueba de que el suceso causante de las pérdidas ocurrió durante el transporte, y de la magnitud de las pérdidas, recae en el demandante.

7. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos del transportista de presentar un recurso contra terceros ni de alegar negligencia concurrente en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del presente Convenio. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de los derechos de limitación de la responsabilidad contemplados en los artículos 7 y 8 del presente Convenio.

8. Ni la presunción de la culpa o negligencia de una parte ni el hecho de que la carga de la prueba recaiga en una parte impedirán que se presenten pruebas a favor de dicha parte.

Artículo 4

Transportista ejecutor

1. Aunque haya confiado la ejecución del transporte o de parte de este a un transportista ejecutor, el transportista seguirá siendo responsable de lo que ocurra en el transporte completo, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio. Además, el transportista ejecutor estará regido por las disposiciones del mismo, tanto en cuanto al ejercicio de derechos como a la satisfacción de obligaciones, respecto de la parte del transporte ejecutada por él.

2. Respecto del transporte ejecutado por el transportista ejecutor, el transportista será responsable de los actos y omisiones del transportista ejecutor y de los de sus empleados y agentes cuando estos actúen en el desempeño de sus funciones.

3. A menos que el transportista ejecutor haya manifestado su consentimiento de modo expreso y por escrito, no le será de aplicación ningún acuerdo especial en virtud del cual el transportista asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio, ni se verá afectado por ninguna renuncia que el transportista pueda hacer de derechos conferidos en virtud del Convenio.

4. En los casos en que tanto el transportista como el transportista ejecutor sean responsables, y en la medida en que lo sean, su responsabilidad será solidaria.

5. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en menoscabo de los derechos de recurso que pueda haber entre el transportista y el transportista ejecutor.

Artículo 4 bis

Seguro obligatorio

1. Cuando los pasajeros viajen a bordo de un buque matriculado en un Estado Parte que esté autorizado a transportar más de doce pasajeros, y el presente Convenio sea aplicable, cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte habrá de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar, que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros. El límite del seguro obligatorio u otra garantía financiera no será inferior a 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto.

2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el apartado 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, expedirá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. El certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;

- b) nombre y establecimiento principal del transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte;
 - c) número IMO de identificación del buque;
 - d) tipo de garantía y duración de la misma;
 - e) nombre y establecimiento principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía financiera y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro u otra garantía financiera, y
 - f) período de validez del certificado, que no será mayor que el período de validez del seguro u otra garantía financiera.
3. a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado. Tal institución u organización informará a este Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, los Estados Partes garantizarán plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerán a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.
- b) Todo Estado Parte comunicará al Secretario General:
- i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a una institución u organización reconocida por él,
 - ii) la revocación de tal autorización, y
 - iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.
- La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que dicha autorización se haya comunicado al Secretario General.
- c) La institución u organización autorizada para expedir certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente apartado estará, como mínimo, facultada para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se cumplen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de este.
4. El certificado será extendido en el idioma o los idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas y, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma oficial de este.
5. El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia ante las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, ante las autoridades del Estado que haya expedido o refrendado el certificado.
6. El seguro u otra garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del período de validez del seguro o de la garantía especificado en el certificado, pudieran dejar de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades mencionadas en el apartado 5 del presente artículo, a menos que se haya entregado el certificado a dichas autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado período. Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el seguro u otra garantía financiera dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.
7. El Estado de matrícula del buque determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones de expedición y validez del certificado.
8. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará como un impedimento para que un Estado Parte confíe en la información obtenida de otros Estados, la Organización u otras organizaciones internacionales en relación con la solvencia de los proveedores del seguro u otra garantía financiera a los efectos del presente Convenio. En tales casos, el Estado Parte que confía en dicha información no se libera de su responsabilidad en tanto que Estado expedidor del certificado.

9. Los certificados expedidos o refrendados con la autorización de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Partes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Partes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos, incluso si han sido expedidos o refrendados respecto de un buque no matriculado en un Estado Parte. Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento consultar con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o el fiador que se citan en el certificado no tiene solvencia financiera suficiente para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio.

10. Podrá promoverse una reclamación de indemnización, cubierta por un seguro u otra garantía financiera de conformidad con el presente artículo, directamente contra el asegurador u otra persona proveedora de la garantía financiera. En tal caso, la cuantía que figura en el apartado 1 es aplicable como límite de la responsabilidad del asegurador u otra persona proveedora de garantía financiera, aun cuando el transportista o el transportista ejecutor no tengan derecho a limitar su responsabilidad. El demandado podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes) que el transportista al que se hace referencia en el apartado 1 hubiese tenido derecho a invocar de conformidad con el presente Convenio. Además, el demandado podrá hacer valer como defensa que los daños resultaron de la conducta dolosa del asegurado, pero no podrá valerse de ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el asegurado contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al transportista y al transportista ejecutor que concurren con él en el procedimiento.

11. Cualesquiera sumas que puedan proporcionar el seguro u otra garantía financiera mantenidos de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 se destinarán exclusivamente a satisfacer las reclamaciones promovidas en virtud del presente Convenio, y todo pago que se efectúe de dichas sumas descargará de cualquier responsabilidad que se derive del presente Convenio en la medida de las cuantías abonadas.

12. Un Estado Parte no permitirá que ningún buque que enarbole su pabellón y que esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo opere en absoluto, a menos que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 o en el apartado 15.

13. A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque autorizado a transportar más de doce pasajeros, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, está cubierto por un seguro u otra garantía financiera en la cuantía establecida en el apartado 1, en la medida en que el presente Convenio sea aplicable.

14. No obstante lo dispuesto en el apartado 5, todo Estado Parte podrá comunicar al Secretario General que, a efectos de lo dispuesto en el apartado 13, los buques no estarán obligados a llevar a bordo o a presentar el certificado prescrito en el apartado 2 del presente artículo cuando entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él, siempre y cuando el Estado Parte que expida el certificado haya comunicado al Secretario General que mantiene un registro en formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados Partes y que atestigua la existencia del certificado y permite a los Estados Partes cumplir las obligaciones que les impone el apartado 13.

15. Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero este habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta con arreglo a la cuantía establecida en el apartado 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el apartado 2.

Artículo 5

Objetos de valor

El transportista no incurrirá en responsabilidad respecto de la pérdida o daños sufridos por dinero, efectos negociables, oro, plata, joyería, ornamentos, obras de arte u otros objetos de valor, a menos que tales objetos hayan sido entregados al transportista y este los haya aceptado para custodiarlos; en tal caso será responsable hasta el límite estipulado en el artículo 8, apartado 3, salvo que haya quedado convenido un límite superior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1.

Artículo 6

Causa

Si el transportista demuestra que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de este o de sus lesiones, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dicha culpa o negligencia han contribuido a ello, el tribunal que entienda en el asunto podrá, conforme a las disposiciones de sus propias leyes, eximir al transportista o atenuar su responsabilidad.

*Artículo 7***Límite de responsabilidad respecto de muertes y lesiones**

1. La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero en virtud del artículo 3 no excederá en ningún caso de 400 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto. Si, conforme a la ley del tribunal que entienda en el asunto, se adjudica una indemnización en forma de renta, el importe del capital constitutivo de la renta no excederá de dicho límite.

2. Los Estados Partes pueden fijar el límite de responsabilidad prescrito en el apartado 1 mediante disposiciones específicas de su legislación nacional, siempre que el límite nacional de responsabilidad, de haberlo, no sea inferior al prescrito en el apartado 1. Los Estados Partes que utilicen la opción prevista en este apartado informarán al Secretario General de los límites de responsabilidad adoptados o del hecho de que no los haya.

*Artículo 8***Límite de responsabilidad respecto de pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos**

1. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá en ningún caso de 2 250 unidades de cuenta por pasajero y transporte.

2. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de estos o sobre ellos, no excederá en ningún caso de 12 700 unidades de cuenta por vehículo y transporte.

3. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean los mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo no excederá en ningún caso de 3 375 unidades de cuenta por pasajero y transporte.

4. El transportista y el pasajero podrán acordar que la responsabilidad del transportista esté sujeta a una franquicia deducible no superior a 330 unidades de cuenta en caso de daños sufridos por un vehículo, y no superior a 149 unidades de cuenta por pasajero en caso de pérdida o daños sufridos por otros artículos de equipaje. Esta suma será deducida del importe a que asciendan la pérdida o daños sufridos.

*Artículo 9***Unidad de cuenta y conversión**

1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en el presente Convenio es el derecho especial de giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1, el artículo 4 bis, apartado 1, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8, se convertirán en moneda nacional del Estado a que pertenezca el tribunal que entienda en el asunto, utilizando como base el valor que tenga dicha moneda en relación con el derecho especial de giro en la fecha del fallo o en la fecha que hayan convenido las partes. Con respecto al derecho especial de giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones en la fecha de que se trate. Con respecto al derecho especial de giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.

2. No obstante, un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del apartado 1 podrá, cuando se produzca la ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o la adhesión al mismo, o en cualquier momento posterior, declarar que la unidad de cuenta a que se hace referencia en el apartado 1 será igual a 15 francos oro. El franco oro a que se hace referencia en el presente apartado corresponde a 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimas. La conversión de estas cuantías a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

3. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del apartado 1 y la conversión mencionada en el apartado 2 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional de los Estados Partes las cuantías a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1, el artículo 4 bis, apartado 1, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8, dándoles el mismo valor real que resultaría de la aplicación de las tres primeras frases del apartado 1. Los Estados comunicarán al Secretario General el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 o el resultado de la conversión que se indica en el apartado 2, según sea el caso, al depositar el instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio, o de adhesión a este, y cuando se produzca un cambio en cualquiera de aquellos.

*Artículo 10***Disposiciones suplementarias sobre límites de responsabilidad**

1. El transportista y el pasajero podrán acordar de forma expresa y por escrito límites de responsabilidad más elevados que los estipulados en los artículos 7 y 8.
2. No se incluirán en los límites de responsabilidad estipulados en los artículos 7 y 8 los intereses producidos por la suma en que se cifren los daños, ni las costas judiciales.

*Artículo 11***Fórmulas de defensa y límites de responsabilidad de los empleados del transportista**

Si se entabla en contra de un empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor una acción de resarcimiento de daños previstos en el presente Convenio, dichos empleado o agente podrán valerse de las fórmulas de defensa y acogerse a los límites de responsabilidad que en favor del transportista o del transportista ejecutor establece el presente Convenio, a condición de que prueben que actuaron en el desempeño de sus funciones.

*Artículo 12***Acumulación de reclamaciones**

1. Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8, dichos límites regirán para el total de las sumas exigibles respecto de todas las reclamaciones originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje.
2. Respecto del transporte ejecutado por el transportista ejecutor, el total de las sumas exigibles al transportista y al transportista ejecutor, así como a los empleados y agentes de estos que actuaron en el desempeño de sus funciones, no excederá de la mayor de las sumas que en virtud del presente Convenio pudiera haber sido sancionada como exigible al transportista o al transportista ejecutor, si bien ninguna de las personas mencionadas vendrá obligada a pagar una suma que rebase el límite que le sea aplicable.
3. Siempre que en virtud del artículo 11 del presente Convenio un empleado o un agente del transportista o del transportista ejecutor tengan derecho a valerse de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8, el total de las sumas exigibles al transportista o al transportista ejecutor, según sea el caso, y a los citados empleado o agente, no excederá de tales límites.

*Artículo 13***Pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad**

1. El transportista no podrá acogerse al beneficio de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8, y en el artículo 10, apartado 1, si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión del transportista, obrando este con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causarían tales daños.
2. El empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor no podrán acogerse al beneficio de tales límites si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión de dicho empleado o agente, si estos obraron con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños.

*Artículo 14***Fundamento de las reclamaciones**

No podrá entablarse contra un transportista o un transportista ejecutor ninguna acción de resarcimiento de daños derivados de la muerte o de lesiones de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje, como no sea de conformidad con el presente Convenio.

*Artículo 15***Notificación de pérdida o daños sufridos por el equipaje**

1. El pasajero notificará por escrito al transportista o a su agente:
 - a) el daño visible sufrido por el equipaje, debiendo dar tal notificación:
 - i) respecto del equipaje de camarote, antes de desembarcar o cuando esté desembarcando el pasajero,
 - ii) respecto de todo otro equipaje, antes de que este sea devuelto o al tiempo de que esto ocurra;

b) el daño no visible o pérdida sufridos por el equipaje, debiendo dar la notificación dentro de los quince días siguientes a la fecha de desembarco o de devolución, o a la fecha en que la devolución debería haber sido efectuada.

2. Si el pasajero deja de cumplir lo dispuesto en el presente artículo se entenderá, salvo prueba en contrario, que ha recibido su equipaje en buen estado.

3. La notificación por escrito no será necesaria si en el momento de ser recibido el equipaje este fue examinado conjuntamente por las dos partes interesadas para determinar su estado.

Artículo 16

Prescripción de la acción

1. El derecho a entablar cualquier acción de resarcimiento de daños y perjuicios debidos a la muerte o a lesiones de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje prescribirá transcurrido un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción se contará como sigue:

a) en caso de lesión, desde la fecha de desembarco del pasajero;

b) en caso de muerte ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que el pasajero debiera haber desembarcado y, en el caso de lesión sufrida durante el transporte y que dé como resultado el fallecimiento del pasajero después de su desembarco, desde la fecha del fallecimiento, siempre que este plazo no exceda de tres años contados a partir de la fecha del desembarco;

c) en caso de pérdida o daños sufridos por el equipaje, desde la fecha del desembarco o desde la fecha en que debería haberse efectuado el desembarco, si esta es posterior.

3. Para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los plazos de prescripción regirá la ley del tribunal que entienda en el asunto, pero en ningún caso se podrá entablar una acción en virtud del presente Convenio una vez expirado uno de los siguientes plazos:

a) un plazo de cinco años contados a partir del día de desembarco del pasajero o del día en que debería haberse efectuado el desembarco, si esta fecha fuera posterior; o, si el plazo siguiente expira antes;

b) un plazo de tres años contados a partir del momento en que el demandante tuvo o es razonable suponer que tuviera conocimiento de la lesión, pérdida o daños causados por el suceso.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo, el plazo de prescripción podrá ser prorrogado previa declaración del transportista o por acuerdo concertado entre las partes después de surgida la causa que haya motivado la acción. La declaración o el acuerdo se harán por escrito.

Artículo 17

Jurisdicción competente (*)

Artículo 17 bis

Reconocimiento y ejecución (*)

Artículo 18

Nulidad de estipulaciones contractuales

A reserva de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, se tendrá por nula y sin efecto toda estipulación contractual que, convenida antes de ocurrir el hecho causante de la muerte o lesión de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje del pasajero, tenga por objeto eximir a cualquier persona responsable en virtud del presente Convenio de su responsabilidad con respecto al pasajero o establecer un límite de responsabilidad inferior al fijado por el presente Convenio, y cualquier estipulación cuyo objeto sea desplazar la carga de la prueba que recae en el transportista o en el transportista ejecutor, o limitar la posibilidad de elección mencionada en el artículo 17, apartados 1 o 2, si bien la nulidad de tales estipulaciones no dejará sin efecto el propio contrato de transporte, que seguirá sujeto a las disposiciones del presente Convenio.

(*) No se reproduce.

*Artículo 20***Daños de carácter nuclear**

Los daños ocasionados por un suceso de carácter nuclear no originarán responsabilidad alguna en virtud del presente Convenio:

- a) si la empresa explotadora de una instalación nuclear está obligada a responder de tales daños de conformidad con el Convenio de París de 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, modificado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, o con la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o con cualquier enmienda o protocolo al respecto que estén en vigor, o
- b) si la empresa explotadora de una instalación nuclear está obligada a responder de tales daños en virtud de una ley nacional que rija la responsabilidad derivada de ellos, siempre y cuando esa ley sea en todos los aspectos tan favorable para las personas que puedan sufrirlos como el Convenio de París o la Convención de Viena, o cualquier enmienda o protocolo al respecto que estén en vigor.

*Artículo 21***Transporte comercial efectuado por organismos públicos**

El presente Convenio se aplica a los transportes comerciales efectuados por Estados u otras personas jurídicas de derecho público, en las condiciones previstas en el artículo 1.

[Artículos 22 y 23 del Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974]

*Artículo 22***Revisión y modificación (*)***Artículo 23***Enmienda de los límites**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 22, el procedimiento especial establecido en el presente artículo se aplicará únicamente a los efectos de enmendar los límites que figuran en el artículo 3, apartado 1, artículo 4 bis, apartado 1, artículo 7, apartado 1, y artículo 8 del Convenio revisado por el presente Protocolo.
2. A petición de por lo menos la mitad, pero en ningún caso menos de seis, de los Estados Partes en el presente Protocolo, el Secretario General distribuirá a todos los miembros de la Organización y a todos los Estados Partes toda propuesta destinada a enmendar los límites, incluidas las franquicias deducibles, establecidos en el artículo 3, apartado 1, artículo 4 bis, apartado 1, artículo 7, apartado 1, y el artículo 8 del Convenio revisado por el presente Protocolo.
3. Toda enmienda propuesta y distribuida como acaba de indicarse será sometida a la consideración del Comité jurídico de la Organización (en adelante, «Comité jurídico») al menos seis meses después de la fecha de su distribución.
4. Todos los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo, sean o no miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité jurídico cuyo objeto sea examinar y adoptar enmiendas.
5. Las enmiendas se adoptarán por mayoría de dos tercios de los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité jurídico ampliado tal como se dispone en el apartado 4, a condición de que al menos la mitad de los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo estén presentes en el momento de la votación.
6. En su decisión relativa a una propuesta destinada a enmendar los límites, el Comité jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y especialmente la cuantía de los daños que de ellos se deriven, la fluctuación registrada en el valor de la moneda y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro.

(*) No se reproduce.

7. a) Ninguna enmienda relativa a los límites que se proponga en virtud del presente artículo se podrá examinar antes de transcurridos cinco años contados a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma, ni antes de transcurridos cinco años contados a partir de la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior introducida en virtud del presente artículo.
- b) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio revisado por el presente Protocolo, incrementado en un seis por ciento anual, calculado como interés compuesto, a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma.
- c) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio revisado por el presente Protocolo multiplicado por tres.
8. La Organización notificará a todos los Estados Partes toda enmienda adoptada de conformidad con el apartado 5. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un período de 18 meses contados a partir de la fecha de notificación, a menos que en ese período no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la adopción de la enmienda haya comunicado al Secretario General que no acepta dicha enmienda, en cuyo caso la enmienda se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.
9. Una enmienda que se considere aceptada de conformidad con el apartado 8 entrará en vigor 18 meses después de su aceptación.
10. Todos los Estados Partes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con el artículo 21, apartados 1 y 2, al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.
11. Cuando una enmienda haya sido adoptada pero el período de 18 meses necesario para su aceptación no haya transcurrido aún, todo Estado que se constituya en Estado Parte durante ese período estará obligado por la enmienda si esta entra en vigor. Todo Estado que se constituya en Estado Parte después de ese período estará obligado por toda enmienda que haya sido aceptada de conformidad con el apartado 8. En los casos a que se hace referencia en el presente apartado, el Estado pasará a estar obligado por una enmienda cuando esta entre en vigor o cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de ese Estado, si la fecha en que ocurra esto último es posterior.
-

ANEXO DEL CONVENIO DE ATENAS

CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA CON RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del establecimiento principal del transportista que efectúa de hecho el transporte

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y/o del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(Nombre completo del Estado)

O

La siguiente fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el artículo 4 bis, apartado 3:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de

(nombre completo del Estado)(nombre de la institución u organización)

En a

(Lugar)

(Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expida o refrende el certificado)

Notas explicativas:

1. Opcionalmente, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
3. Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense estas.
4. En el epígrafe «Duración de la garantía», indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
5. En el epígrafe «Dirección» (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el establecimiento en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.

ANEXO II

Extracto de la reserva y de las directrices del IMO para la Aplicación del Convenio de Atenas, aprobadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional el 19 de octubre de 2006**RESERVA Y DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE ATENAS****Reserva**

1. El Convenio de Atenas se deberá ratificar con la siguiente reserva o con una declaración a los mismos efectos:

«[1.1.] Reserva en relación con la ratificación del Gobierno de ... del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002 ("el Convenio").

Limitación de la responsabilidad de los transportistas, etc.

[1.2.] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar hasta la menor de las siguientes cuantías, y se compromete a ello, la responsabilidad, si la hay, de conformidad con el artículo 3, apartados 1 o 2, del Convenio, con respecto a la muerte o las lesiones de un pasajero originadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el punto 2.2 de las directrices de la OMI para la implantación del Convenio de Atenas:

— 250 000 unidades de cuenta con respecto a cada pasajero en cada caso concreto,

o

— 340 millones de unidades de cuenta en total por buque en cada caso concreto.

[1.3.] Asimismo, el Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aplicar a tales responsabilidades, *mutatis mutandis*, los puntos 2.1.1 y 2.2.2 de las directrices de la OMI para la implantación del Convenio de Atenas.

[1.4.] Estarán limitadas del mismo modo la responsabilidad del transportista ejecutor de conformidad con el artículo 4 del Convenio, la responsabilidad de los empleados y agentes del transportista ejecutor de conformidad con el artículo 11 del Convenio y el total de las sumas exigibles de conformidad con el artículo 12 del Convenio.

[1.5.] La reserva y el compromiso incluidos en el punto 1.2 serán de aplicación independientemente del fundamento de la responsabilidad de conformidad con el artículo 3, apartado 1 o 2, e independientemente de cualquier disposición en contrario que figure en el artículo 4 o 7 del Convenio; si bien esta reserva y compromiso no afectan a la aplicación de los artículos 10 y 13.

Seguro obligatorio y limitación de la responsabilidad de los aseguradores

[1.6.] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar, y se compromete a ello, el requisito dispuesto en el artículo 4 *bis*, apartado 1, de mantener un seguro u otra garantía financiera con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros causadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el punto 2.2 de las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, hasta la menor de las siguientes cuantías:

— 250 000 unidades de cuenta con respecto a cada pasajero en cada caso concreto,

o

— 340 millones de unidades de cuenta en total por buque en cada caso concreto.

[1.7.] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar, y se compromete a ello, la responsabilidad del asegurador o de otra persona que facilite la garantía financiera dispuesta en el artículo 4 *bis*, apartado 10, con respecto a la muerte o lesiones causadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el punto 2.2 de las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, hasta el límite máximo de la cuantía del seguro o de otra garantía financiera que se exige mantener al transportista de conformidad con el punto 1.6 de la presente reserva.

[1.8.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aplicar las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas incluida la aplicación de las cláusulas a las que se hace referencia en los puntos 2.1 y 2.2 de las directrices, con respecto a todo seguro obligatorio en el marco del Convenio.

- [1.9.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de eximir al proveedor de seguro o de otra garantía financiera de conformidad con el artículo 4 bis, apartado 1, de cualquier responsabilidad con respecto a la cual no se ha comprometido a ser responsable.

Certificación

- [1.10.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de expedir certificados de seguro de conformidad con el artículo 4 bis, apartado 2, del Convenio de modo que:

- se reflejen las limitaciones de la responsabilidad y las exigencias con respecto a la cobertura de seguro a las que se hace referencia en los puntos 1.2, 1.6, 1.7 y 1.9, y
- se incluya cualquier otra limitación, exigencia o excepciones que estime necesarias de conformidad con las condiciones del mercado de seguros en el momento de la expedición de los certificados.

- [1.11.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aceptar certificados de seguro expedidos por otros Estados Partes en los que se haya incluido una reserva similar.

- [1.12.] Todas estas limitaciones, exigencias y excepciones quedarán claramente reflejadas en los certificados expedidos o refrendados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 bis, apartado 2, del Convenio.

Relación entre la presente reserva y las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas

- [1.13.] Los derechos que se reconocen mediante esta reserva se ejercerán prestando la debida atención a las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas o a cualesquiera enmiendas al mismo, con miras a garantizar la uniformidad. Si el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional aprobase una propuesta de enmienda de las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, incluidos los límites, las mismas se aplicarán a partir de la fecha establecida por el Comité, aunque sin perjuicio de lo dispuesto en las normas de derecho internacional con respecto a la facultad, incluidos los límites, de un Estado de retirar o enmendar su reserva.»

Directrices

2. En la situación actual del mercado de seguros, los Estados Partes deberán expedir certificados de seguro basándose en la promesa de un asegurador de cubrir los riesgos de guerra y en el de otro asegurador que cubra los riesgos que no sean de guerra. Cada asegurador solamente será responsable por su parte. Se deberán aplicar las reglas siguientes (las cláusulas a que se hace referencia figuran en el apéndice A):

- 2.1. Tanto el seguro de riesgos de guerra como el seguro de riesgos que no sean de guerra pueden estar sometidos a las siguientes cláusulas:

2.1.1. cláusula del Instituto de exclusión por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas (cláusula del Instituto n° 370);

2.1.2. cláusula de exclusión del Instituto por ataques cibernéticos (cláusula del Instituto n° 380);

2.1.3. las fórmulas de defensa y las limitaciones de un proveedor de garantía financiera obligatoria con arreglo al Convenio modificado por las presentes directrices, en especial el límite de 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso;

2.1.4. la condición de que el seguro solo cubrirá las responsabilidades según el Convenio modificado por las presentes directrices, y

2.1.5. la condición de que toda suma pagada en virtud del Convenio servirá para reducir la responsabilidad pendiente del transportista y/o de su asegurador en virtud del artículo 4 bis del Convenio, aún cuando ellas no sean pagadas por sus respectivos aseguradores en caso de guerra y en casos que no sean de guerra, o no se reclamen a los mismos.

2.2. El seguro contra riesgos de guerra debe cubrir la responsabilidad, si la hay, por las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por:

- guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o luchas internas ocasionadas por las mismas o todo acto de agresión perpetrado por o contra un poder beligerante,
- captura, secuestro, arresto, restricción o detención, y las consecuencias de las mismas o cualquier intento al respecto,
- minas abandonadas, torpedos, bombas u otras armas de guerra abandonadas,
- los actos de todo terrorista o persona que actúe maliciosamente o motivada por razones políticas, y toda medida adoptada para evitar o hacer frente a tal riesgo,
- confiscación y expropiación,

y pueden estar sujetos a las siguientes exenciones, limitaciones y disposiciones:

2.2.1. Rescisión y exclusión automáticas en caso de guerra

2.2.2. En el caso de que las reclamaciones por cada uno de los pasajeros excedan en conjunto de la cuantía de 340 millones de unidades de cuenta en total por cada buque y suceso, el transportista tendrá derecho a invocar que se limite su responsabilidad a la cuantía de 340 millones de unidades de cuenta, a condición de que:

- este monto se distribuya entre los reclamantes de modo proporcional a sus reclamaciones reconocidas,
- la distribución de este monto pueda hacerse en una o más partes a los reclamantes conocidos en el momento de la distribución, y
- la distribución de este monto pueda ser realizada por el asegurador o por el tribunal u otra autoridad competente ante la cual haya reclamado el asegurador en cualquier Estado Parte en el cual se hayan instruido procedimientos jurídicos respecto de las reclamaciones supuestamente cubiertas por el seguro.

2.2.3. Treinta días de aviso en los casos no contemplados en 2.2.1

2.3. El seguro para riesgos que no son de guerra deberá cubrir todos los riesgos sujetos a seguro obligatorio distintos de los enunciados en 2.2, sean o no objeto de exenciones, limitaciones o exigencias en 2.1 y 2.2.

3. Un ejemplo de un conjunto de garantías de seguro («tarjeta azul») y un certificado de seguro, en todos los cuales se tienen en cuenta las presentes directrices, se incluyen en el apéndice B.

—

APÉNDICE A

Cláusulas a las que se hace referencia en los apartados 2.1.1, 2.1.2 y 2.2.1

Cláusula de exclusión del Instituto por Contaminación Radiactiva y armas Químicas, Biológicas, Bioquímicas y Electromagnéticas (Cl. 370 de 10.11.2003).

Esta cláusula será imperativa e invalidará todas las demás disposiciones de este seguro que no guarden conformidad con ella.

1. El presente seguro no cubre en ningún caso las responsabilidades por pérdidas, averías o gastos directa o indirectamente causados, que se deban, o resulten de:
 - 1.1. radiaciones ionizantes o contaminación por radiactividad de cualquier combustible nuclear o procedente de cualquier desecho nuclear o de la combustión del combustible nuclear;
 - 1.2. la radiactividad, toxicidad, explosividad y otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier instalación o reactor nuclear, o de cualquier otro equipo nuclear o de un componente nuclear del mismo;
 - 1.3. cualquier arma o dispositivo que utilice fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar o fuerza o material radiactivo;
 - 1.4. la radiactividad, toxicidad, explosividad y otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier materia radiactiva. La exclusión de esta subcláusula no abarca los isótopos radiactivos, que no sean combustible nuclear, cuando tales isótopos se estén preparando, se transporten, almacenen o se usen con propósitos comerciales, agrícolas, médicos, científicos o similares de carácter pacífico;
 - 1.5. cualquier arma química, biológica, bioquímica o electromagnética.

Cláusula de Exclusión del Instituto por Ataques Cibernéticos (Cl. 380 de 10.11.2003)

1. A reserva solamente de lo indicado en el apartado 2 *infra*, en ningún caso este seguro cubrirá las pérdidas, averías, o gastos directa o indirectamente causados, que se deban, o resulten de la utilización o el funcionamiento, como medio para causar daños, de cualquier ordenador, sistema de ordenadores, programa informático de ordenadores, códigos maliciosos, procesos o virus informáticos o cualquier otro sistema electrónico.
2. Cuando esta cláusula está respaldada por pólizas que cubren los riesgos de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, o disturbios civiles resultantes de estas, o cualquier acto agresivo contra una potencia beligerante o efectuado por esta, o terrorismo, o un acto de cualquier persona causado por motivos políticos, el apartado 1 *supra* no será aplicable para excluir las pérdidas (que de no ser así estarían cubiertas) resultantes de la utilización de cualquier ordenador, sistema de ordenadores o programa informático de ordenadores o de cualquier otro sistema electrónico, en el sistema de lanzamiento o direccional, o el mecanismo de disparo, de cualquier arma o misil.

Rescisión y Exclusión Automáticas en caso de guerra**1.1. Rescisión automática de la cobertura**

Independientemente de que se haya dado el preaviso de cancelación, la cobertura quedará AUTOMÁTICAMENTE RESCINDIDA:

- 1.1.1. si estalla una guerra (haya o no declaración de guerra) entre cualquiera de los siguientes países: Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia, República Popular de China;
- 1.1.2. respecto de cualquier buque, en relación con el cual se otorga la presente cobertura, en caso que se proceda a requisar el buque en cuestión, ya sea en cuanto al título o a su uso.

1.2. Guerra de las cinco potencias

Este seguro excluye:

- 1.2.1. La responsabilidad por pérdidas, averías o gastos resultantes de estallido de guerra (haya o no declaración de guerra) entre cualquiera de los siguientes países: Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia, República Popular de China;
- 1.2.2. requisa en cuanto al título o al uso.

APÉNDICE B

I. Ejemplos de las garantías en materia de seguros (tarjetas azules) a las que se hace referencia en la sección 3 de las directrices*Tarjeta azul expedida por un asegurador de riesgos de guerra*

Certificado expedido a los efectos de demostrar que se cuenta con cobertura de seguro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque:

Número IMO de identificación del buque:

Puerto de matrícula:

Nombre y dirección del propietario:

Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras pertenezca al propietario cuyo nombre figura *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, con sujeción a todas las excepciones y limitaciones que se reconocen a los aseguradores de riesgos de guerra, de conformidad con el Convenio y las directrices de implantación adoptadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006, comprendidas, en especial, las cláusulas siguientes: [Aquí pueden incluirse, en la medida en que se considere conveniente, el texto del Convenio y de las directrices con sus apéndices].

Período de validez del seguro del: 20 de febrero de 2007

al: 20 de febrero de 2008

En todo momento el asegurador podrá cancelar este certificado dando a la autoridad antes mencionada un preaviso por escrito de 30 días, en cuyo caso la responsabilidad del asegurador mencionado a continuación cesará a partir de la fecha en que expire el plazo del preaviso, pero solamente por lo que respecta a los sucesos que se registren posteriormente.

Fecha:

Certificado expedido por:

War Risks, Inc.

[Dirección]

.....

Como agente exclusivo de War Risks, Inc.

Firma del asegurador

Tarjeta azul expedida por un asegurador de riesgos que no son de guerra

Certificado expedido a los efectos de demostrar que se cuenta con cobertura de seguro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque:

Número IMO de identificación del buque:

Puerto de matrícula:

Nombre y dirección del propietario:

Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras pertenezca al propietario cuyo nombre figura *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, con sujeción a todas las excepciones y limitaciones que se reconocen a los aseguradores de riesgos que no sean de guerra, de conformidad con el Convenio y las directrices de implantación adoptadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006 comprendidas, en especial, las cláusulas siguientes: [Aquí pueden incluirse, en la medida en que se considere conveniente, el texto del Convenio y de las directrices con sus apéndices].

Período de validez del seguro del: 20 de febrero de 2007

al: 20 de febrero de 2008

En todo momento el asegurador podrá cancelar este certificado dando a la autoridad antes mencionada un preaviso por escrito de tres meses, en cuyo caso la responsabilidad del asegurador mencionado a continuación cesará a partir de la fecha en que expire el plazo del preaviso, pero solamente por lo que respecta a los sucesos que se registren posteriormente.

Fecha:

Certificado expedido por:

Pandi P&I

[Dirección]

.....

Como agente exclusivo de *Pandi P&I*

Firma del asegurador

II. Modelo del certificado de seguro al que se hace referencia en la sección 3 de las directrices

CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA CON RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del establecimiento principal del transportista que efectúa de hecho el transporte

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y/o del garante (de los garantes)

La cobertura de seguro que se certifica mediante el presente documento está dividida en una parte que corresponde al seguro de riesgos de guerra y otra parte que corresponde al seguro de riesgos que no son de guerra, de conformidad con las directrices de implantación adoptadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006. Para cada una de estas partes de la cobertura de seguro son de aplicación todas las excepciones y limitaciones que se contemplan en el Convenio y en las directrices de implantación. Los aseguradores no son responsables solidariamente. Los aseguradores son:

Para los riesgos de guerra: War Risks, Inc. [dirección]

Para los riesgos que no son de guerra: Pandi P&I [dirección]

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(Nombre completo del Estado)

O

La siguiente fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el artículo 4 bis, apartado 3:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de (nombre completo del Estado) por (nombre de la institución u organización)

En a
(Lugar) (Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expida o refrende el certificado)

Notas explicativas:

1. Opcionalmente, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
 2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
 3. Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense estas.
 4. En el epígrafe «Duración de la garantía», indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
 5. En el epígrafe «Dirección» del asegurador (de los aseguradores) y (o) del garante (de los garantes), deberá indicarse el establecimiento principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el establecimiento en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.
-

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2009/15/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de abril de 2009

sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas

(versión refundida)

(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas ⁽⁴⁾, ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones. Dado que han de introducirse otras modificaciones, conviene, para mayor claridad, proceder a su refundición.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 20.3.2008, p. 632), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 184 E de 22.7.2008, p. 11). Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 26 de febrero de 2009 y Resolución Legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

(2) Conviene, vista la naturaleza de las disposiciones de la Directiva 94/57/CE, que dichas disposiciones sean refundidas en dos actos jurídicos comunitarios diferentes, concretamente una Directiva y un Reglamento.

(3) En su Resolución de 8 de junio de 1993 relativa a una política común de seguridad marítima, el Consejo fijó el objetivo de retirar de las aguas comunitarias todos los buques deficientes y dio prioridad a la acción comunitaria concebida para asegurar la aplicación efectiva y uniforme de las normas internacionales mediante la elaboración de normas comunes para las sociedades de clasificación.

(4) La seguridad y la prevención de la contaminación marítima pueden mejorar de forma real, aplicando estrictamente los convenios, códigos y resoluciones internacionales y promoviendo al mismo tiempo el objetivo de la libertad de prestación de servicios.

(5) Es responsabilidad de los Estados de pabellón y del puerto controlar que los buques cumplan la normativa internacional uniforme en materia de seguridad y prevención de la contaminación marítimas.

(6) Los Estados miembros son responsables de la expedición de los certificados de seguridad y la prevención de la contaminación establecidos por convenios como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74), el Convenio internacional sobre líneas de carga de 5 de abril de 1966 y el Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Marpol) y de la aplicación de dichos convenios.

(7) De conformidad con dichos convenios, todos los Estados miembros pueden autorizar, en distinta medida, organizaciones reconocidas para la certificación de este cumplimiento, y pueden delegar la expedición de los correspondientes certificados para la seguridad y la prevención de la contaminación.

- (8) A escala mundial, gran parte de las organizaciones reconocidas por las Partes contratantes de la Organización Marítima Internacional (OMI) no garantizan ni el adecuado cumplimiento de la normativa ni una fiabilidad suficiente cuando actúan en nombre de las administraciones nacionales, dado que no poseen estructuras ni experiencia fiables ni adecuadas que les permitan desempeñar sus deberes de forma altamente profesional.
- (9) De conformidad con el Convenio SOLAS 74, capítulo II-1, parte A-1, regla 3-1, los Estados miembros son los responsables de que los buques que enarboles su pabellón se diseñen, construyan y mantengan cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de las organizaciones reconocidas por la administración. Estas organizaciones, por consiguiente, elaboran y aplican reglas para el diseño, construcción, mantenimiento e inspección de buques y son competentes para inspeccionar buques en nombre de los Estados de pabellón y certificar que dichos buques cumplen los requisitos sobre expedición de certificados de los convenios internacionales. Para que puedan desempeñar dicha misión de manera satisfactoria, han de tener una independencia estricta, una competencia técnica altamente especializada y una gestión de la calidad rigurosa.
- (10) Las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques desempeñan un papel importante en la legislación comunitaria relativa a la seguridad marítima.
- (11) Las organizaciones de inspección y reconocimiento han de poder ofrecer sus servicios en toda la Comunidad y competir entre sí, proporcionando, al mismo tiempo, un nivel igual de seguridad y protección del medio ambiente. Por tanto, las normas profesionales necesarias para sus actividades deben establecerse y aplicarse uniformemente en toda la Comunidad.
- (12) La expedición del certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga puede confiarse a organismos privados que cuenten con conocimientos técnicos y personal cualificado suficientes.
- (13) Los Estados miembros podrán limitar el número de organizaciones reconocidas que autorizan, con arreglo a sus necesidades basándose en razones objetivas y transparentes, supeditándose al control que ejerza la Comisión con arreglo al procedimiento de comité.
- (14) Dado que la presente Directiva debe garantizar la libre prestación de servicios en la Comunidad, la Comunidad debe llegar a un acuerdo con los terceros países donde estén localizadas las organizaciones reconocidas, para garantizar un trato igual para las organizaciones reconocidas localizadas en la Comunidad.
- (15) Es necesaria una rigurosa participación de las administraciones nacionales en la vigilancia de los buques y en la expedición de los correspondientes certificados con el fin de garantizar el pleno cumplimiento de la normativa internacional de seguridad, aun en el caso de que los Estados miembros confíen a organizaciones reconocidas que no forman parte de su administración la realización de sus deberes oficiales. Es conveniente, por lo tanto, establecer una estrecha relación funcional entre las administraciones y las organizaciones, reconocidas por ellas autorizadas, que puede requerir que las organizaciones reconocidas cuenten con una representación local en el territorio del Estado miembro en nombre del cual realizan sus tareas.
- (16) Cuando una organización reconocida, sus inspectores o su personal técnico expidan los certificados pertinentes en nombre de la administración, los Estados miembros deben considerar la posibilidad de permitirles, en lo que respecta a estas actividades delegadas, sujetarse a unas garantías jurídicas proporcionadas y a la protección jurisdiccional, incluido el ejercicio de las acciones de defensa apropiadas, excepto la inmunidad que es una prerrogativa que solo los Estados miembros pueden oponer, ya que se trata de un derecho inherente a la soberanía y, por tanto, no se puede delegar.
- (17) La divergencia de los regímenes de responsabilidad financiera entre las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de los Estados miembros impediría la aplicación adecuada de la presente Directiva. A fin de contribuir a resolver este problema, procede implantar a escala comunitaria un nivel de armonización de la responsabilidad que se derive de cualquier siniestro marítimo provocado por una organización reconocida y establecida mediante sentencia de un tribunal, incluida la resolución arbitral de un litigio.
- (18) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva 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⁾.
- (19) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para modificar la presente Directiva con objeto de incorporar las modificaciones subsiguientes a los convenios, protocolos, códigos y resoluciones internacionales en la materia. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (20) Los Estados miembros deben tener, sin embargo, la posibilidad de suspender o retirar su autorización a una organización reconocida, si bien deben informar de sus decisiones a la Comisión y a los demás Estados miembros, dando la debida motivación.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (21) Los Estados miembros deben evaluar periódicamente la actuación de las organizaciones reconocidas que operen en su nombre y facilitar a la Comisión y a los demás Estados miembros una información precisa sobre dicha actuación.
- (22) Los Estados miembros, en calidad de autoridades portuarias, tienen la obligación de mejorar la seguridad y la prevención de la contaminación de las aguas comunitarias mediante la inspección prioritaria de los buques dotados de certificados de organizaciones que no cumplan los criterios comunes, asegurando con ello que los buques que enarbolan pabellón de un tercer país no reciban un trato más favorable.
- (23) En la actualidad no existe una normativa internacional uniforme a la que deban adecuarse todos los buques en la fase de construcción y a lo largo de su vida útil en lo que se refiere al casco, a la maquinaria y a las instalaciones eléctricas y de control. Dichas normas pueden establecerse de conformidad con las reglas de las organizaciones reconocidas o con normas equivalentes que deberán decidir las administraciones nacionales de conformidad con el procedimiento establecido en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información ⁽¹⁾.
- (24) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la adopción de medidas que deben seguir los Estados miembros en su relación con las organizaciones responsables de la inspección, el reconocimiento y la certificación de buques que operan en la Comunidad, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones de la acción puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (25) La obligación de incorporar la presente Directiva a las legislaciones nacionales debe limitarse a aquellas disposiciones que supongan un cambio sustancial con respecto a la Directiva 94/57/CE. La obligación de transponer las disposiciones inalteradas se deriva de la mencionada Directiva.
- (26) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición de las Directivas indicadas en la parte B del anexo I.
- (27) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alienta a los Estados miembros a que elaboren para sí mismos y en interés de la Comunidad sus propios cuadros, ilustrando, en la medida de lo posible, la correlación entre la presente Directiva y las medidas para su incorporación al ordenamiento nacional y a que los hagan públicos.
- (28) Las medidas a las que deben ajustarse las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques quedan establecidas en el Reglamento (CE) n° 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (versión refundida) ⁽³⁾.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva establece las medidas que deberán seguir los Estados miembros en su relación con las organizaciones responsables de la inspección, el reconocimiento y la certificación de buques en cumplimiento de los convenios internacionales sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación marítima, avanzando al mismo tiempo en el objetivo de la libertad de prestación de servicios. Quedan incluidos el desarrollo y aplicación de requisitos de seguridad para el casco, la maquinaria y las instalaciones eléctricas y de control de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de los convenios internacionales.

Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entiende por:

- a) «buque»: todo buque comprendido en el ámbito de aplicación de los convenios internacionales;
- b) «buque que enarbola pabellón de un Estado miembro»: un buque registrado en un Estado miembro y que enarbole pabellón de dicho Estado miembro, de conformidad con la legislación de este último. Los buques que no correspondan a la presente definición, se asimilarán a los buques que enarbolan pabellón de un tercer país;
- c) «inspecciones y reconocimientos»: las inspecciones y peritajes que sean obligatorios en virtud de los convenios internacionales;
- d) «convenios internacionales»: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74), con excepción del capítulo XI-2 de su anexo, el Convenio internacional sobre líneas de carga de 5 de abril de 1966 y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 2 de noviembre de 1973 (Marpol), junto con sus protocolos y modificaciones, así como los correspondientes códigos de carácter obligatorio en todos los Estados miembros, en su versión actualizada;

⁽¹⁾ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37.

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ Véase la página 11 del presente Diario Oficial.

- e) «organización»: una entidad jurídica, sus filiales y cualesquiera otras entidades bajo su control que lleven a cabo, de manera conjunta o separada, actividades que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva;
- f) «control»: a efectos de la letra e), derechos, contratos o cualquier otro medio, de hecho o de derecho, que, por separado o en combinación, confieran la potestad de ejercer una influencia decisiva sobre una entidad jurídica o permitan a dicha entidad llevar a cabo las actividades reguladas por la presente Directiva;
- g) «organización reconocida»: organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n° 391/2009;
- h) «autorización»: el acto por el cual un Estado miembro acredita a una organización reconocida o delega en ella;
- i) «certificado obligatorio»: certificado expedido por o en nombre de un Estado de pabellón de conformidad con los convenios internacionales;
- j) «reglas y procedimientos»: los requisitos establecidos por una organización reconocida para el diseño, la construcción, el equipamiento, el mantenimiento y el control de buques;
- k) «certificado de clasificación»: documento expedido por una organización reconocida en el que se certifica la capacidad de un buque para un uso o servicio particular de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos y hechos públicos por dicha organización reconocida;
- l) «certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga»: el certificado introducido por el Protocolo de 1988 que modifica SOLAS, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Artículo 3

- En cumplimiento de sus responsabilidades y obligaciones en virtud de los convenios internacionales, los Estados miembros deberán garantizar que sus administraciones competentes pueden asegurar un cumplimiento adecuado de las disposiciones de estos convenios, especialmente en lo que se refiere a la inspección y reconocimiento de los buques y a la expedición de los certificados obligatorios y los certificados de exención establecidos en los convenios internacionales. Los Estados miembros actuarán según las disposiciones pertinentes del anexo y del apéndice de la Resolución A.847(20) de la OMI sobre «Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implementación de los instrumentos de la OMI».
- Cuando, a efectos del apartado 1, un Estado miembro decida, en relación con los buques de su propio pabellón:

- autorizar a determinadas organizaciones a efectuar, total o parcialmente, las inspecciones y reconocimientos relacionados con los certificados obligatorios, incluidos los necesarios para la evaluación del cumplimiento de las reglas a que se refiere el artículo 11, apartado 2 y, cuando proceda, a extender o renovar los certificados correspondientes, o
- confiar a determinadas organizaciones la realización total o parcial de las inspecciones y reconocimientos mencionados en el inciso i),

solo podrá confiar estas tareas a organizaciones reconocidas.

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

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

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

Artículo 4

1. Al aplicar el artículo 3, apartado 2, 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 presente artículo, apartado 2, y en los artículos 5 y 9. No obstante, podrán limitar el número de organizaciones a las que concedan 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 de reglamentación contemplado en el artículo 6, apartado 2, con el objeto de garantizar la correcta aplicación del párrafo primero del presente apartado en lo que se refiere a la denegación de la autorización y del artículo 8 en relación con los casos en que se suspenda o retire dicha autorización.

2. Los Estados miembros, para aceptar que una organización reconocida establecida en un tercer país lleve a cabo en todo o en parte las tareas mencionadas en el artículo 3, podrán solicitar al tercer país el reconocimiento recíproco de las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad.

Además, la Comunidad Europea podrá solicitar al tercer país donde esté establecida una organización reconocida, que conceda un trato recíproco a las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad.

Artículo 5

1. Los Estados miembros que adopten una decisión con arreglo al artículo 3, apartado 2, establecerán una «relación de trabajo» entre su administración competente y las organizaciones que actúen en su nombre.

2. La relación de trabajo estará regida por un acuerdo formal escrito y no discriminatorio o por un acuerdo jurídico equivalente, que establezca las funciones y deberes específicos asumidos por las organizaciones, y que incluirá, al menos:

a) las disposiciones establecidas en el apéndice II de la Resolución A.739(18) de la OMI 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 MSC 710 y la Circular MEPC 307 de la OMI sobre el modelo de régimen para la autorización de las organizaciones reconocidas que actúen 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 siniestro marítimo y que debe indemnizar a los perjudicados por daños materiales, daños corporales o fallecimiento, y resulte probado ante ese órgano jurisdiccional que tales daños están causados por un acto u omisión negligentes graves o dolosos imputables 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 fueran 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 accidente marítimo 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 negligentes o temerarios imputables 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 corporales o fallecimiento fueran causados, a juicio del tribunal, por la organización reconocida; los Estados miembros podrán limitar el importe máximo pagadero por la organización reconocida, sin que dicho importe pueda ser inferior a 4 millones EUR,

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 accidente marítimo 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 negligentes o temerarios imputables 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 fueran causados, a juicio del tribunal, por la organización reconocida; los Estados miembros podrán limitar el importe máximo pagadero por la organización reconocida, sin que dicho importe pueda ser inferior a 2 millones EUR;

c) disposiciones para una auditoría periódica efectuada por la administración, o por una entidad externa imparcial designada por aquella, de las tareas que las organizaciones realizan en nombre de la administración, tal como establece el artículo 9, apartado 1;

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

e) disposiciones para la comunicación obligatoria de informaciones vitales sobre su flota clasificada, y cambios, suspensiones y retiradas de clase.

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

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

Artículo 6

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (denominado en lo sucesivo «el Comité COSS»), establecido en virtud del Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

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 artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE quedará fijado en tres meses.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los apartados 1 a 4 del artículo 5 bis y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 7

1. La presente Directiva podrá ser modificada, sin ampliar su ámbito de aplicación, con el fin de:

- a) incorporar, a efectos de la presente Directiva, las modificaciones posteriores de los convenios, protocolos, códigos y resoluciones internacionales pertinentes a los que se hace referencia en el artículo 2, letra d), en el artículo 3, apartado 1, y en el artículo 5, apartado 2, que hayan entrado en vigor;
- b) modificar los importes especificados en el artículo 5, apartado 2, letra b), incisos ii) y iii).

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 6, apartado 3.

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

Las enmiendas a los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2, letra d), y en el artículo 5 podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

Artículo 8

No obstante los criterios mínimos especificados en el anexo I del Reglamento (CE) n° 391/2009, cuando un Estado miembro considere que una organización reconocida no pueda seguir siendo autorizada para desempeñar en su nombre las tareas especificadas en el artículo 3, podrá suspender o retirar dicha autorización. En tal caso, el Estado miembro informará de inmediato a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y exponiendo motivos suficientes para ello.

Artículo 9

1. Los Estados miembros velarán por que las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre a efectos de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, lleven a cabo efectivamente las funciones mencionadas en dicho artículo de forma satisfactoria para las administraciones competentes.

2. Para realizar la labor a la que se refiere el apartado 1, los Estados miembros efectuarán, por lo menos cada dos años, una supervisión de cada organización reconocida delegada y facilitarán a los demás Estados miembros y a la Comisión un informe de los resultados de dichas supervisiones antes del 31 de marzo del año siguiente a aquel en que se efectúen.

Artículo 10

En el ejercicio de sus derechos y obligaciones de inspección en calidad de Estados rectores del puerto, los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros, así como al Estado de pabellón de que se trate, del descubrimiento de casos de expedición de certificados obligatorios válidos por organizaciones reconocidas que actúen en nombre de un Estado de pabellón a buques que no cumplan los requisitos pertinentes de los convenios internacionales, o de cualquier incumplimiento por parte de un buque provisto de un certificado de clasificación válido y que afecte a elementos cubiertos por dicho certificado. A efectos del presente artículo, solo 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 reconocidas. 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.

Artículo 11

1. Los Estados miembros garantizarán que todo buque que enarbole su pabellón esté proyectado, construido, equipado y mantenido de conformidad con las reglas y procedimientos sobre casco, maquinaria e instalaciones eléctricas y de control establecidas por una organización reconocida.

2. Un Estado miembro solo podrá decidir la utilización de normas que considere equivalentes a las reglas y procedimientos de una organización reconocida, a condición de que las notifique inmediatamente a la Comisión, de conformidad con el procedimiento de la Directiva 98/34/CE, y a los demás Estados miembros, y de que no hayan sido cuestionadas por otro Estado miembro o por la Comisión y que hayan sido consideradas no equivalentes mediante el procedimiento de reglamentación a que se refiere el artículo 6, apartado 2, de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros cooperarán con las organizaciones reconocidas en el desarrollo de las reglas y procedimientos de las organizaciones reconocidas que autoricen. Celebrarán consultas con estas organizaciones de manera que se logre una interpretación concordante de los convenios internacionales.

Artículo 12

Cada dos años, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de los progresos realizados en la aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros.

Artículo 13

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el 17 de junio de 2011. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Asimismo, incluirán una mención en la que se precise que las referencias hechas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes a las Directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia y el modo en que se haya de formular la mención.

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

Artículo 14

Queda derogada la Directiva 94/57/CE, modificada por las Directivas que figuran en la parte A del anexo I, con efecto a partir del 17 de junio de 2009, sin perjuicio de las obligaciones

de los Estados miembros en cuanto a los plazos de transposición de las Directivas que figuran en la parte B del anexo I.

Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo II.

Artículo 15

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

Artículo 16

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

ANEXO I

PARTE A**Directiva derogada con sus modificaciones sucesivas**

(a que se refiere el artículo 14)

Directiva 94/57/CE del Consejo	DO L 319 de 12.12.1994, p. 20
Directiva 97/58/CE de la Comisión	DO L 274 de 7.10.1997, p. 8
Directiva 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo	DO L 19 de 22.1.2002, p. 9
Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo	DO L 324 de 29.11.2002, p. 53

PARTE B**Plazos de transposición al Derecho interno**

(a que se refiere el artículo 14)

Directiva	Plazo de transposición
94/57/CE	31 de diciembre de 1995
97/58/CE	30 de septiembre de 1998
2001/105/CE	22 de julio de 2003
2002/84/CE	23 de noviembre de 2003

ANEXO II

Tabla de correspondencias

Directiva 94/57/CE	Presente Directiva	Reglamento (CE) nº 391/2009
Artículo 1	Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, letra a)	Artículo 2, letra a)	Artículo 2, letra a)
Artículo 2, letra b)	Artículo 2, letra b)	–
Artículo 2, letra c)	Artículo 2, letra c)	–
Artículo 2, letra d)	Artículo 2, letra d)	Artículo 2, letra b)
Artículo 2, letra e)	Artículo 2, letra e)	Artículo 2, letra c)
–	Artículo 2, letra f)	Artículo 2, letra d)
Artículo 2, letra f)	Artículo 2, letra g)	Artículo 2, letra e)
Artículo 2, letra g)	Artículo 2, letra h)	Artículo 2, letra f)
Artículo 2, letra h)	Artículo 2, letra i)	Artículo 2, letra g)
Artículo 2, letra i)	Artículo 2, letra k)	Artículo 2, letra i)
–	Artículo 2, letra j)	Artículo 2, letra h)
Artículo 2, letra j)	Artículo 2, letra l)	–
Artículo 2, letra k)	–	Artículo 2, letra j)
Artículo 3	Artículo 3	–
Artículo 4, apartado 1, primera frase	–	Artículo 3, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, segunda frase	–	Artículo 3, apartado 2
Artículo 4, apartado 1, tercera frase	–	–
Artículo 4, apartado 1, cuarta frase	–	Artículo 4, apartado 1
–	–	Artículo 3, apartado 3
–	–	Artículo 4, apartados 2, 3 y 4
–	–	Artículo 5
–	–	Artículo 6
–	–	Artículo 7
Artículo 5, apartado 1	Artículo 4, apartado 1	–
Artículo 5, apartado 3	Artículo 4, apartado 2	–
Artículo 6, apartados 1, 2, 3 y 4	Artículo 5, apartados 1, 2, 3 y 4	–
Artículo 6, apartado 5	–	–
Artículo 7	Artículo 6	Artículo 12
Artículo 8, apartado 1, primer guión	Artículo 7, apartado 1, párrafo primero, letra a)	–
Artículo 8, apartado 1, segundo guión	–	Artículo 13, apartado 1
Artículo 8, apartado 1, tercer guión	Artículo 7, apartado 1, párrafo primero, letra b)	–
–	Artículo 7, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 13, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 8, apartado 2	Artículo 7, apartado 2	–
Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo	–	Artículo 13, apartado 2
Artículo 9, apartado 1	–	–
Artículo 9, apartado 2	–	–
Artículo 10, apartado 1, frase introductoria	Artículo 8	–
Artículo 10, apartado 1, letras a), b) y c), y apartados 2, 3 y 4	–	–
Artículo 11, apartados 1 y 2	Artículo 9, apartados 1 y 2	–

Directiva 94/57/CE	Presente Directiva	Reglamento (CE) nº 391/2009
Artículo 11, apartados 3 y 4	–	Artículo 8, apartados 1 y 2
Artículo 12	Artículo 10	–
Artículo 13	–	–
Artículo 14	Artículo 11, apartados 1 y 2	–
–	Artículo 11, apartado 3	–
–	Artículo 12	–
–	–	Artículo 9
Artículo 15, apartado 1	–	–
–	–	Artículo 10, apartados 1 y 2
Artículo 15, apartado 2	–	Artículo 10, apartado 3
Artículo 15, apartado 3	–	Artículo 10, apartado 4
Artículo 15, apartado 4	–	Artículo 10, apartado 5
Artículo 15, apartado 5	–	Artículo 10, apartado 6, párrafos primero, segundo, tercero y quinto
–	–	Artículo 10, apartado 6, párrafo cuarto
Artículo 16	Artículo 13	–
Artículo 17	Artículo 16	–
–	Artículo 14	–
–	Artículo 15	–
–	–	Artículo 11
–	–	Artículo 14
–	–	Artículo 15
–	–	Artículo 16
–	–	Artículo 17
–	–	Artículo 18
–	–	Artículo 19
Anexo	–	Anexo I
–	Anexo I	–
–	Anexo II	Anexo II

DIRECTIVA 2009/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 23 de abril de 2009****sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto****(versión refundida)****(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto ⁽⁴⁾, ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones. Dado que han de introducirse otras modificaciones, conviene, para mayor claridad, proceder a su refundición.
- (2) La Comunidad está muy preocupada por los siniestros marítimos y la contaminación de los mares y costas de los Estados miembros.
- (3) La Comunidad está igualmente preocupada por las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.
- (4) Se puede mejorar de manera efectiva la seguridad, la prevención de la contaminación y las condiciones de vida y de trabajo a bordo reduciendo drásticamente el

número de buques deficientes en aguas comunitarias, mediante una aplicación estricta de los Convenios y de los códigos y resoluciones internacionales.

- (5) De conformidad con la Decisión 2007/431/CE del Consejo, de 7 de junio de 2007, por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, de la Organización Internacional del Trabajo ⁽⁵⁾, los Estados miembros deben esforzarse a este respecto por ratificar, en las partes que son competencia de la Comunidad, dicho Convenio, lo antes posible, preferiblemente antes del 31 de diciembre de 2010.
- (6) La responsabilidad del control del cumplimiento por los buques de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y mejora de las condiciones de vida y de trabajo corresponde ante todo al Estado de abanderamiento. Recurriendo si procede a organizaciones reconocidas, el Estado de abanderamiento garantiza totalmente que se realizan de forma completa y eficaz las inspecciones y reconocimientos realizados para expedir los correspondientes certificados. Corresponde a la compañía del buque la responsabilidad de mantener la condición del buque y del equipo del mismo tras la inspección en cumplimiento de los requisitos de los Convenios aplicables al buque. Sin embargo, se ha observado una falta grave de aplicación y observancia de las normas internacionales por parte de algunos de estos Estados. En lo sucesivo, como segundo nivel de defensa frente a los buques deficientes, conviene que los Estados rectores de puertos garanticen también el control del cumplimiento de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, reconociendo que la inspección de control del Estado del puerto no es un reconocimiento y que los correspondientes documentos de inspección no son certificados de navegabilidad.
- (7) Una estrategia armonizada para el cumplimiento efectivo de estas normas internacionales por los Estados miembros, con respecto a los buques que utilicen sus puertos y naveguen por sus aguas jurisdiccionales, debe evitar el falseamiento de la competencia.
- (8) El sector marítimo es vulnerable a los atentados terroristas. Procede aplicar de forma efectiva medidas de protección del transporte, y que los Estados miembros vigilen sin desmayo el cumplimiento de las normas de protección procediendo a los correspondientes controles.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.09.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 20.3.2008, p. 584), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 198 E de 5.8.2008, p. 1), Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 26 de febrero de 2009 y Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 157 de 7.7.1995, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

- (9) Debe aprovecharse la experiencia de la aplicación del Memorando de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982 («el Memorando de acuerdo de París»).
- (10) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), creada por el Reglamento (CE) n^o 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, debe aportar el apoyo suficiente para una aplicación convergente y efectiva del sistema del control por el Estado rector del puerto. En particular, la AESM debe contribuir al desarrollo y funcionamiento de la base de datos de inspecciones creada en virtud de la presente Directiva y de un sistema comunitario armonizado para que los Estados miembros procedan a la formación y evaluación de la competencia de los inspectores encargados del control de los buques por parte del Estado rector del puerto.
- (11) El sistema eficiente de control del Estado rector del puerto debe aspirar a que todos los buques que hagan escala en un puerto o fondeadero de la Comunidad sean inspeccionados periódicamente. La inspección debe concentrarse en los buques deficientes, mientras que los buques de calidad, es decir, aquellos que dispongan de historiales de inspección satisfactorios o enarbolan el pabellón de un Estado que cumpla el sistema voluntario de auditorías de los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), deben ser favorecidos con inspecciones menos frecuentes. A tal fin en particular, los Estados miembros deben dar prioridad general a la inspección de aquellos buques de perfil de riesgo alto.
- (12) Estos nuevos procedimientos de inspección deben incorporarse al sistema comunitario de control de buques por el Estado rector del puerto tan pronto como se hayan definido sus diversos aspectos y sobre la base de un sistema en el que se compartan las inspecciones de modo que los distintos Estados miembros contribuyan de forma equitativa al objetivo comunitario de un sistema de inspección exhaustivo y el volumen de inspecciones se comparta de forma equitativa entre los Estados miembros. Este sistema en el que se compartan las inspecciones debe revisarse teniendo en cuenta la experiencia adquirida con el nuevo sistema de control del Estado rector del puerto con vistas a mejorar su eficacia. Además, los Estados miembros deben contratar y mantener el personal necesario, incluidos inspectores cualificados, en función del volumen y características del tráfico marítimo en cada puerto.
- (13) El sistema de inspección creado por la presente Directiva tiene en cuenta los trabajos realizados en el marco del Memorando de acuerdo de París. Dado que cualquier novedad derivada de dicho Memorando debe ser aceptada a nivel comunitario antes de que se aplique en la UE, es preciso establecer y mantener una estrecha coordinación entre la Comunidad y el Memorando de acuerdo de París para facilitar la mayor convergencia posible.
- (14) La Comisión debe gestionar y actualizar la base de datos de inspecciones en estrecha colaboración con el Memorando de acuerdo de París. La base de datos de inspecciones debe introducir los datos de inspección de los Estados miembros y de todos los signatarios del Memorando de acuerdo de París. Hasta que sea plenamente operativo el sistema comunitario de información marítima SafeSeaNet y permita que se registren automáticamente en la base de datos de inspecciones los datos sobre las escalas de los buques, los Estados miembros deberán proporcionar a la Comisión la información necesaria para garantizar el adecuado seguimiento de la aplicación de la presente Directiva, en particular en lo que respecta a los movimientos de buques. Basándose en los datos de inspecciones que proporcionen los Estados miembros la Comisión debe extraer de la base de datos de inspecciones datos sobre el perfil de riesgo de los buques, sobre los buques que deberán inspeccionarse, y sobre los movimientos de los buques, y debe calcular los compromisos de inspección para cada Estado miembro. La base de datos de inspecciones deberá también poder servir de interfaz con otras bases de datos comunitarias sobre seguridad marítima.
- (15) Los Estados miembros deben procurar revisar el método de elaboración de la lista blanca, gris y negra de Estados de abanderamiento en el marco del Memorando de acuerdo de París para garantizar que sea equitativa, en particular respecto al trato a los Estados de abanderamiento con flotas pequeñas.
- (16) Las normas y procedimientos para las inspecciones de los Estados rectores de puertos, incluidos los criterios para la inmovilización de buques, deben armonizarse para que sean igualmente efectivos en todos los puertos, disminuyendo así drásticamente el uso selectivo de determinados puertos para evitar un control adecuado.
- (17) Las inspecciones periódicas y adicionales deben comprender un examen de zonas preestablecidas del buque, y variarán en función del tipo de buque, el tipo de inspección y los resultados de las inspecciones de control anteriores realizadas por el Estado rector del puerto. La base de datos de inspecciones debe indicar los elementos que permitan determinar las zonas de riesgo que han de controlarse en cada inspección.
- (18) Determinadas categorías de buques presentan un riesgo importante de accidente o contaminación cuando alcanzan una determinada antigüedad y, por tanto, deben ser sometidos a inspecciones ampliadas. Se deben definir los pormenores de dichas inspecciones ampliadas.
- (19) Con arreglo al sistema de inspecciones establecido por la presente Directiva, los intervalos entre las inspecciones periódicas de los buques dependen de su perfil de riesgo, que viene determinado por una serie de parámetros genéricos e históricos. Para los buques de alto riesgo, ese intervalo no debe exceder de seis meses.
- (20) Para dar a las autoridades competentes en materia de control del Estado rector del puerto la información sobre los buques en puerto o fondeadero, las autoridades u organismos portuarios o las autoridades u organismos designados a tal fin deben transmitir las notificaciones de la llegada de buques, en la medida de lo posible al recibirlas.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

- (21) Algunos buques, en razón de su mal estado, del grado de cumplimiento del Estado de abanderamiento y antecedentes, constituyen un riesgo manifiesto para la seguridad en el mar y para el medio marino. Es legítimo, por tanto, que la Comunidad disuada a esos buques de entrar en los puertos o los fondeaderos de los Estados miembros. La denegación de acceso debe ser proporcionada y podría llegar a la denegación permanente de acceso si el explotador del buque no aplica reiteradamente las medidas correctivas a pesar de sucesivas denegaciones de acceso e inmobilizaciones en los puertos y los fondeaderos de la Comunidad. La tercera denegación de acceso solo podrá revocarse cuando se cumplan una serie de condiciones, en particular sobre el Estado de abanderamiento del buque y la compañía gestora, que garanticen que el buque de que se trata puede utilizarse sin peligro en aguas comunitarias. En caso contrario, debe denegarse permanentemente al buque el acceso a los puertos y fondeaderos de los Estados miembros. En todo caso, cualquier inmobilización posterior del buque de que se trate debe tener por efecto una denegación permanente de acceso a los puertos y fondeaderos de los Estados miembros. En aras de la transparencia, la lista de buques a los que se ha denegado el acceso a los puertos y fondeaderos situados dentro de la Comunidad debe hacerse pública.
- (22) Para reducir la carga que para determinadas administraciones y compañías supone la reiteración de inspecciones, los reconocimientos realizados en transbordadores de carga rodada o naves de pasaje de gran velocidad con arreglo a 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⁾, por un Estado miembro distinto del Estado de abanderamiento del buque que incluyan al menos todos los elementos de una inspección ampliada, se tendrán en cuenta para calcular el perfil de riesgo del buque, los intervalos entre inspecciones y el cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro. Además, la Comisión debería estudiar si procede una modificación de la mencionada Directiva 1999/35/CE en el futuro, para aumentar el nivel de seguridad exigido para la seguridad en la explotación de servicios de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad hacia los puertos de los Estados miembros y a partir de los puertos de los Estados miembros.
- (23) Se deben rectificar los incumplimientos de las disposiciones de los Convenios. Procede inmobilizar los buques que deban someterse a medidas correctoras cuando los incumplimientos observados sean claramente peligrosos para la seguridad, la salud o el medio ambiente, hasta que se hayan rectificado dichas carencias.
- (24) Debe existir un derecho de recurso contra las decisiones de inmobilización adoptadas por las autoridades competentes para evitar decisiones infundadas que puedan ocasionar inmobilizaciones y retrasos indebidos. Los Estados miembros deberán cooperar entre sí con vistas a garantizar un plazo razonable de tratamiento de los recursos, de conformidad con sus legislaciones nacionales.
- (25) Las autoridades e inspectores que participen en las actividades de control por el Estado rector del puerto no han de encontrarse en conflicto de intereses con el puerto de inspección ni con los buques inspeccionados u otros intereses conexos. Los inspectores deben estar debidamente cualificados y recibir formación adecuada para mantener y mejorar su competencia en la ejecución de las labores de inspección. Los Estados miembros deben cooperar en el desarrollo y fomento de un sistema comunitario armonizado de formación y evaluación de la competencia de los inspectores.
- (26) Los prácticos y autoridades u organismos portuarios deben poder aportar información útil sobre las anomalías aparentes observadas a bordo de los buques.
- (27) Deben investigarse las denuncias relativas a las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques presentadas por personas que tengan un interés legítimo. Toda persona que presente una denuncia debe ser informada del curso que se le haya dado.
- (28) Es necesaria la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros y otras autoridades u organismos para asegurar un seguimiento efectivo de los barcos a los que se haya autorizado a proseguir su ruta con deficiencias, y el intercambio de información sobre buques que se hallen en puerto.
- (29) Dado que la base de datos de inspecciones constituye un elemento esencial del control de buques por el Estado rector del puerto, los Estados miembros deben garantizar por su actualización con arreglo a las disposiciones comunitarias.
- (30) La publicación de información sobre los buques, así como sobre sus explotadores o compañías, que no cumplan las normas internacionales sobre seguridad, salud y protección del medio ambiente marino, teniendo en cuenta el tamaño de la flota explotada por las compañías, puede ser una forma efectiva de disuadir a los expedidores de utilizar esos buques, y un incentivo para que sus propietarios tomen las medidas correctoras necesarias. En cuanto a la información que debe proporcionarse, para evitar duplicaciones innecesarias, la Comisión debe establecer una estrecha colaboración con el MA de París y tomar en consideración cuanta información se publique. Los Estados miembros deben proporcionar la información pertinente una sola vez.
- (31) Todos los costes de una inspección de un buque que haya dado lugar a la inmobilización de este, así como los derivados del levantamiento de una denegación de acceso, deben correr a cargo del propietario o el explotador.

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

- (32) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva 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⁾.
- (33) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique la presente Directiva a fin de aplicar modificaciones futuras de los Convenios, códigos y resoluciones internacionales relacionados con ellos y para que establezca las modalidades de aplicación de los artículos 8 y 10. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (34) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la reducción del transporte marítimo deficiente en las aguas jurisdiccionales de los Estados miembros mediante la mejora del sistema comunitario de inspección de buques marítimos y el desarrollo de los medios destinados a prevenir la contaminación de los mares, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión y a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (35) La obligación de incorporar la presente Directiva al Derecho nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyen una modificación de fondo respecto de la Directiva 95/21/CE. La obligación de transponer las disposiciones inalteradas se deriva de dicha Directiva.
- (36) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran en el anexo XV, parte B.
- (37) El sistema de control por el Estado rector del puerto, establecido de conformidad con la presente Directiva, debe aplicarse en la misma fecha en todos los Estados miembros. En este contexto, la Comisión debe garantizar que se tomen medidas preparatorias adecuadas que incluyan la comprobación de la base de datos de inspecciones y la formación de los inspectores.
- (38) Con arreglo al punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alienta a los Estados miembros a que elaboren, para sí mismos y en interés de la Comunidad, sus propios cuadros, que, en la medida de lo posible, ilustren la correlación entre la presente directiva y sus medidas de incorporación, y a que los hagan públicos.
- (39) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral una norma de disposiciones mínimas debe permitir a estos Estados miembros no aplicar lo dispuesto en la presente Directiva, lo que quiere decir que esos Estados miembros no están obligados a incorporar la Directiva a su Derecho interno, siempre que cumplan determinados criterios.
- (40) Para tener en cuenta el hecho de que los departamentos franceses de ultramar pertenecen a una zona geográfica distinta, son en gran medida Partes en memorandos regionales sobre el Estado rector del puerto distintos del Memorando de acuerdo de París y su volumen de tráfico con la Europa continental es muy limitado, debe permitirse al Estado miembro afectado excluir a dichos puertos del sistema de control por el Estado rector del puerto que se aplica en la Comunidad.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objeto contribuir a reducir de forma drástica el número de buques deficientes en las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros, mediante:

- a) un mejor cumplimiento de la legislación internacional y comunitaria sobre seguridad marítima, protección marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier pabellón;
- b) el establecimiento de criterios comunes para el control de los buques por parte del Estado rector del puerto y la armonización de los procedimientos de inspección e inmovilización aprovechando los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en el marco del Memorando de acuerdo de París;
- c) la aplicación en la Comunidad del sistema de control del Estado rector del puerto basado en las inspecciones realizadas en la Comunidad y en la región del Memorando de acuerdo de París con el fin de que todos los buques sean inspeccionados con una frecuencia acorde con su perfil de riesgo, quedando sujetos los buques que representen un mayor riesgo a inspecciones más detalladas y realizadas a intervalos más frecuentes.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «Convenios»: los enumerados a continuación, junto con sus protocolos y enmiendas, y los correspondientes códigos de carácter obligatorio, en su versión vigente:
 - a) el Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966 (LL 66);
 - b) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74);
 - c) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y el Protocolo de 1978 de dicho Convenio (Marpol 73/78);
 - d) el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW 78/95);
 - e) el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Corleg 72);
 - f) el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Arqueo 1969);
 - g) el Convenio sobre normas mínimas de la marina mercante, 1976 (OIT n° 147);
 - h) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992);
- 2) «MA de París»: el Memorando de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en su versión vigente;
- 3) «Marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI»: la Resolución A.974(24) de la Asamblea de la OMI;
- 4) «región del MA de París»: la zona geográfica en la que los signatarios del MA de París realizan inspecciones en el contexto del MA de París;
- 5) «buque»: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios y que enarbole pabellón distinto del pabellón del Estado rector del puerto;
- 6) «interfaz buque/puerto»: las interacciones que se producen cuando un buque se ve afectado de manera directa e inmediata por actividades que suponen un movimiento de personas o mercancías o la prestación de servicios portuarios al buque o a partir de él;
- 7) «buque en fondeadero»: un buque en puerto o en zona de la jurisdicción del puerto, pero no amarrado, durante una interfaz buque/puerto;
- 8) «inspector»: un empleado de la administración pública o cualquier otra persona, debidamente autorizado por la autoridad competente de un Estado miembro para llevar a cabo las inspecciones de control del Estado del rector del puerto, y responsable ante dichas autoridades competentes;
- 9) «autoridad competente»: una autoridad marítima responsable del control por el Estado rector del puerto de conformidad con la presente Directiva;
- 10) «horario nocturno»: todo período de tiempo no inferior a siete horas, según quede definido en el Derecho nacional, que deberá incluir en todo caso el período comprendido entre la medianoche y las 5:00 horas;
- 11) «inspección inicial»: una visita del buque realizada por un inspector con el fin de verificar que se cumple lo dispuesto en los Convenios y reglamentaciones aplicables, y que incluye al menos las comprobaciones prescritas en el artículo 13, apartado 1;
- 12) «inspección más detallada»: toda inspección en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de estos se someten a un examen a fondo en las circunstancias especificadas en el artículo 13, apartado 3, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque;
- 13) «inspección ampliada»: una inspección que comprende, como mínimo, los elementos relacionados en el anexo VII. La inspección ampliada podrá incluir una inspección más detallada siempre que existan motivos fundados de conformidad con el artículo 13, apartado 3;
- 14) «denuncia»: cualquier información o informe presentado por cualquier persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad del buque, en particular un interés en los riesgos para la salud y la seguridad de la tripulación, las condiciones de vida y de trabajo a bordo y la prevención de la contaminación;
- 15) «inmovilización»: la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen que el buque no esté en condiciones de navegar;

- 16) «notificación de denegación de acceso»: una decisión dirigida al capitán de un buque, a la compañía responsable del mismo y al Estado de abanderamiento en la que se les notifica que se deniega el acceso del buque a todos los puertos y fondeaderos de la Comunidad;
- 17) «detención de una operación»: la prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen peligrosa la continuación de dicha operación;
- 18) «compañía»: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, tales como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario ha encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, ha accedido a hacerse cargo de las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS);
- 19) «organización reconocida»: una empresa de clasificación u otro organismo privado que desempeñe tareas reglamentarias en nombre de la administración de un Estado de abanderamiento;
- 20) «certificado obligatorio»: un certificado expedido por un Estado de abanderamiento o emitido en su nombre de conformidad con los Convenios;
- 21) «certificado de clasificación»: un documento que confirme el cumplimiento del capítulo II-1, parte A-1, regla 3-1, del Convenio SOLAS 74;
- 22) «base de datos de inspecciones»: el sistema de información que contribuye a la aplicación del sistema de control del Estado rector del puerto dentro de la Comunidad y que incluye los datos de inspección realizados en la Comunidad y en la región del MA de París.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a todo buque que haga escala en un puerto o fondeadero de un Estado miembro para una interfaz buque/puerto y a su tripulación.

Francia podrá decidir que de los puertos y fondeaderos que son objeto del presente apartado queden excluidos los puertos y fondeaderos situados en los departamentos de ultramar a que se refiere el artículo 299, apartado 2, del Tratado.

Las inspecciones de buques realizadas por un Estado miembro en aguas de su jurisdicción que no sean puertos se considerarán inspecciones a los efectos de la presente Directiva.

Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a los derechos de intervención que le conceden al Estado miembro los Convenios correspondientes.

Podrán establecer excepciones a lo dispuesto en la presente Directiva los Estados miembros que no tengan puertos marítimos y que hayan podido comprobar que entra en el ámbito de aplicación de la presente Directiva menos del 5 % del número total de embarcaciones que hayan hecho escala cada año en sus puertos de aguas interiores en el período de los tres años precedentes.

Los Estados miembros que no tengan puertos marítimos comunicarán a la Comisión, a más tardar el día fijado para la incorporación de la Directiva al Derecho interno, el número total de embarcaciones y el número de buques que hayan hecho escala en sus puertos durante el citado período de tres años e informarán a la Comisión de toda variación que se produzca posteriormente en esos números.

2. Cuando se trate de buques de arqueo bruto inferior a 500, los Estados miembros aplicarán las disposiciones pertinentes del Convenio aplicable y, cuando no exista Convenio aplicable, tomarán las medidas necesarias para garantizar que dichos buques no sean claramente peligrosos para la seguridad, la salud o el medio ambiente. Para la aplicación del presente apartado, los Estados miembros se guiarán por el anexo 1 del MA de París.

3. Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea Parte en un Convenio, los Estados miembros garantizarán que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que sea parte en el Convenio.

4. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los buques pesqueros, buques de guerra, unidades navales auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.

Artículo 4

Facultades de inspección

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias a fin de estar legalmente facultados para realizar a bordo de buques extranjeros las inspecciones a que hace referencia la presente Directiva, de conformidad con el Derecho Internacional.

2. Los Estados miembros mantendrán autoridades competentes adecuadas, para las que preverán, por ejemplo mediante contratación, la necesaria dotación de personal, especialmente de inspectores cualificados para la inspección de buques, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que estos cumplan sus funciones tal como se establece en la presente Directiva, y en particular que estén disponibles para la realización de las inspecciones prescritas por esta.

Artículo 5

Sistema de inspección y compromiso anual de inspección

1. Los Estados miembros realizarán las inspecciones de conformidad con el sistema de selección descrito en el artículo 12 y con las disposiciones del anexo I.

2. Para cumplir su compromiso anual de inspección cada Estado miembro:

- a) inspeccionará todos los buques que tengan asignado un índice de prioridad I, según lo dispuesto en el artículo 12, letra a), que hagan escala en sus puertos y fondeaderos, y
- b) realizará anualmente un número total de inspecciones de los buques que tengan asignados los índices de prioridad I y II, según lo dispuesto en el artículo 12, letras a) y b), equivalente, como mínimo, a la cuota que le corresponde del número total de inspecciones que han de realizarse cada año en la Comunidad y en la región del MA de París. La cuota de inspección de cada Estado miembro se basará en la razón entre el número de buques que hagan escala en los puertos del Estado miembro y el total de los buques que hagan escala en los puertos de cada uno de los Estados de la Comunidad y de la región del MA de París.

3. Para calcular la cuota del total de inspecciones que han de realizarse cada año en la Comunidad y en la región del MA de París a que se refiere el apartado 2, letra b), no se computarán los buques en fondeadero salvo decisión contraria del Estado miembro de que se trate.

Artículo 6

Normas para el cumplimiento del compromiso de inspección

Se considerará que un Estado miembro que no realice las inspecciones exigidas en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), cumple su compromiso conforme al mencionado artículo 5, si las inspecciones incumplidas no exceden:

- a) del 5 % del número total de buques que tengan asignado un índice de prioridad I de perfil de riesgo alto que hagan escala en sus puertos y fondeaderos;
- b) del 10 % del número total de buques que tengan asignado un índice de prioridad I que no sean buques de perfil de riesgo alto, que hagan escala en sus puertos y fondeaderos.

No obstante los porcentajes indicados en las letras a) y b), los Estados miembros estarán obligados a dar prioridad a la inspección de aquellos buques que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, no sea frecuente que hagan escala en los puertos comunitarios.

No obstante los porcentajes indicados en las letras a) y b), para los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hagan escala en fondeaderos, los Estados miembros estarán obligados a dar prioridad a la inspección de aquellos buques de perfil de riesgo alto que, según la información que conste en

la base de datos de inspecciones, no sea frecuente que hagan escala en los puertos comunitarios.

Artículo 7

Normas que permitan una cuota de inspección equilibrada en la Comunidad

1. Se considerará que un Estado miembro en el que el número total de escalas de buques que tengan asignado un índice de prioridad I supera su cuota de inspección según se define en el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple su compromiso si realiza un número de inspecciones de buques con índice de prioridad I que corresponda como mínimo a la cuota de inspección y el número de inspecciones incumplidas no es superior al 30 % del total de los buques de prioridad I que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.

2. Se considerará que un Estado miembro en el que el número total de escalas de buques que tengan asignados índice de prioridad I o II es inferior a su cuota de inspección según se define en el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple su compromiso si realiza el número de inspecciones de buques con índice de prioridad I que exige el artículo 5, apartado 2, letra a), e inspecciona como mínimo el 85 % del total de los buques de prioridad II que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.

3. La Comisión examinará en particular, en su revisión a la que se refiere el artículo 35, la repercusión del presente artículo sobre el compromiso de inspección, teniendo en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en la Comunidad y en el MA de París. La revisión tendrá en cuenta el objetivo de inspeccionar a todos los buques que hagan escala en puertos y fondeaderos comunitarios. La Comisión propondrá, si procede, medidas complementarias con vistas a mejorar la efectividad del sistema de inspección que se aplica en la Comunidad y, en caso necesario, una nueva revisión de la repercusión del presente artículo en una fase posterior.

Artículo 8

Aplazamiento de las inspecciones y circunstancias excepcionales

1. En las siguientes circunstancias, un Estado miembro podrá decidir aplazar la inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I:

a) si la inspección puede realizarse en la siguiente escala del buque en el mismo Estado miembro, siempre y cuando el buque no haga escala entretanto en otros puertos de la Comunidad o de la región del MA de París y el aplazamiento no exceda de 15 días, o

b) si la inspección puede realizarse en otro puerto de escala dentro de la Comunidad o de la región del MA de París en un plazo de 15 días, siempre y cuando el Estado en el que esté situado ese puerto de escala haya accedido previamente a realizar la inspección.

En caso de que una inspección sea aplazada conforme a lo dispuesto en las letras a) o b) y registrada en la base de datos de inspecciones, no se computará como una inspección incumplida sobre los Estados miembros que decidieron su aplazamiento.

Sin embargo, cuando la inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I no se realice, dicho buque no estará exento de inspección en el siguiente puerto de la Comunidad en el que haga escala, de conformidad con la presente Directiva.

2. La inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I y que no se realice por motivos operativos no se computará como inspección incumplida en las siguientes circunstancias excepcionales, siempre y cuando la razón por la que se incumplió la inspección se registre en la base de datos de inspecciones:

- a) que, a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección hubiese supuesto un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino, o
- b) que el buque haga escala en el puerto únicamente durante la noche. En este caso los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los buques que hagan escala en sus puertos sistemáticamente durante la noche puedan ser inspeccionados según corresponda.

3. Las inspecciones de buques en fondeadero que no se realicen no se computarán como inspecciones incumplidas, si:

- a) el buque es inspeccionado en otro puerto o fondeadero situado en la Comunidad o en la región del MA de París de conformidad con el anexo I en un plazo de 15 días, o
- b) el buque hace escala en el puerto únicamente durante la noche, o durante un tiempo demasiado corto para que la inspección pueda realizarse satisfactoriamente, y la razón por la que se incumplió la inspección se registre en la base de datos de inspecciones, o
- c) a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección supone un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino.

4. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, relativas a las normas de aplicación del presente artículo se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 3.

Artículo 9

Notificación de la llegada de buques

1. El explotador, agente o capitán de un buque que pueda ser objeto de una inspección ampliada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 que se dirija a un puerto o fondeadero de un Estado miembro notificará su llegada de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo III.

2. Cuando reciba la notificación indicada en el apartado 1 del presente artículo y en el artículo 4 de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo ⁽¹⁾, la autoridad u organismo portuario o la autoridad u organismos designados al efecto transmitirán dicha información a la autoridad competente.

3. Para todas las comunicaciones previstas en el presente artículo, se utilizarán medios electrónicos siempre que sea posible.

4. Los procedimientos y formatos elaborados por los Estados miembros a los efectos del anexo III de la presente Directiva se ajustarán a las disposiciones pertinentes establecidas en la Directiva 2002/59/CE en materia de notificación de buques.

Artículo 10

Perfil de riesgo del buque

1. A cada uno de los buques que haga escala en un puerto o fondeadero de un Estado miembro, se le asignará en la base de datos de inspecciones un perfil de riesgo que determine la prioridad relativa que reviste su inspección, los intervalos entre inspecciones y el alcance de estas.

2. El perfil de riesgo de un buque se determinará mediante una combinación de parámetros de riesgo genéricos e históricos, como sigue:

- a) Parámetros genéricos

Los parámetros genéricos se basarán en el tipo, la edad y el pabellón del buque, las organizaciones reconocidas que intervienen y el historial de la compañía, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 1, y con el anexo II.

- b) Parámetros históricos

Los parámetros históricos se basarán en el número de deficiencias y de inmovilizaciones registradas durante un período dado, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 2, y con el anexo II.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

3. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, relativas a las normas de aplicación del presente artículo en particular, a:

- a) el criterio relativo al Estado de abanderamiento;
- b) el criterio de historial de la compañía,

se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 3, y a la experiencia adquirida en el marco del Memorando de acuerdo de París.

Artículo 11

Frecuencia de las inspecciones

Los buques que hagan escala en puertos o fondeaderos situados en la Comunidad serán objeto de inspecciones periódicas o de inspecciones adicionales, con arreglo a las disposiciones siguientes:

- a) los buques serán objeto de inspecciones periódicas a intervalos predeterminados en función de su perfil de riesgo, de conformidad con el anexo I, parte 1. El intervalo entre las inspecciones periódicas aumentará a medida que disminuya el riesgo. Para los buques de alto riesgo este intervalo no excederá de seis meses;
- b) los buques serán objeto de inspecciones adicionales, con independencia del intervalo transcurrido desde la última inspección periódica, según se indica a continuación:
 - la autoridad competente se asegurará de que sean inspeccionados los buques a los que se apliquen los factores imperiosos enumerados en el anexo I, parte II, sección 2 A,
 - los buques a los que se apliquen los factores inesperados enumerados en el anexo I, parte II, sección 2 B podrán ser inspeccionados. Será la autoridad competente quien decida si han de llevarse a cabo estas inspecciones adicionales según su criterio profesional.

Artículo 12

Selección de los buques con vistas a la inspección

La autoridad competente se asegurará de que los buques sean seleccionados para inspección en función de su perfil de riesgo, tal como se describe en el anexo II, parte I, y cuando surjan factores imperiosos o inesperados de conformidad con el anexo II, parte II, secciones 2 A y 2 B.

Con vistas a la inspección, la autoridad competente:

- a) seleccionará los buques que han sometido a una inspección obligatoria, a los que se denominará «buques con prioridad

I», de conformidad con el sistema de selección que se describe en el anexo I, parte II, sección 3 A;

- b) podrá seleccionar otros buques susceptibles de inspección, a los que se denominará «buques con prioridad II», de conformidad con el sistema de selección que se describe en el anexo I, parte II, sección 3 B.

Artículo 13

Inspecciones iniciales e inspecciones más detalladas

Los Estados miembros se asegurarán de que los buques que sean seleccionados para una inspección de conformidad con el artículo 12 sean objeto de una inspección inicial o de una inspección más detallada atendiendo a las disposiciones siguientes:

- 1) en cada inspección inicial de un buque, la autoridad competente se asegurará de que el inspector, como mínimo:
 - a) compruebe los certificados y documentos enumerados en el anexo IV que la legislación marítima comunitaria y los Convenios en materia de seguridad y protección obligan a llevar a bordo;
 - b) verifique, en su caso, si se han rectificado las deficiencias pendientes detectadas en la anterior inspección realizada por un Estado miembro o un Estado signatario del MA de París;
 - c) quede satisfecho de las condiciones generales y de higiene del buque, incluidos sus espacios de alojamiento y la cámara de máquinas;
- 2) cuando, a raíz de la inspección a que se refiere el punto 1, se hayan registrado en la base de datos de inspecciones las deficiencias que han de subsanarse en el siguiente puerto en el que el buque haga escala, la autoridad competente de dicho puerto podrá decidir no realizar las comprobaciones indicadas en el punto 1, letras a) y c);
- 3) se llevará a cabo una inspección más detallada, que comprenderá la comprobación detenida del cumplimiento a bordo de los requisitos de explotación del buque, siempre que existan motivos fundados, tras la inspección mencionada en el punto 1, para estimar que las condiciones del buque o de su equipo o tripulación incumplen sustancialmente las prescripciones aplicables de un Convenio.

Se entenderá que existen «motivos fundados» si el inspector encuentra elementos de prueba, según su criterio profesional, de que el buque, su equipo o su tripulación deben someterse a una inspección más detallada.

En el anexo V se establecen ejemplos de «motivos fundados».

*Artículo 14***Inspecciones ampliadas**

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

- los buques con un perfil de riesgo alto,
- los buques de pasaje, petroleros, buques cisterna para productos químicos y gases y graneleros, de más de 12 años,
- los buques que tengan un perfil de riesgo alto o buques de pasaje, petroleros, buques cisterna para productos químicos y gases y graneleros, de más de 12 años, en caso de que se den factores imperiosos o inesperados,
- los buques sujetos a nueva inspección a raíz de una notificación de denegación de acceso emitida de conformidad con el artículo 16.

2. El explotador o capitán de dicho buque se asegurará de que se reserva suficiente tiempo en la planificación de operaciones para que pueda llevarse a cabo la inspección ampliada.

Sin perjuicio de las medidas de control necesarias a efectos de seguridad, el buque permanecerá en puerto hasta que la inspección haya finalizado.

3. Cuando reciba una notificación previa de un buque que pueda ser objeto de una inspección ampliada periódica, la autoridad competente comunicará a ese buque si la inspección ampliada no se llevará a cabo.

4. El alcance de la inspección ampliada, comprendidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII. La Comisión adoptará, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 31, apartado 2, las medidas de aplicación del anexo VII.

*Artículo 15***Directrices y procedimientos en materia de seguridad y protección**

1. Los Estados miembros se asegurarán de que sus inspectores siguen los procedimientos y directrices que se especifican en el anexo VI.

2. Por lo que respecta a las comprobaciones relativas a la protección, los Estados miembros aplicarán los procedimientos correspondientes enunciados en el anexo VI de la presente Directiva a todos los buques contemplados en el artículo 3, apartados 1, 2 y 3, del Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ que hagan escala en sus puertos y fondeaderos, a no ser que lleven el pabellón del Estado rector del puerto de inspección.

3. Las disposiciones del artículo 14 relativas a las inspecciones ampliadas se aplicarán a los transbordadores de carga ro-

dada y a las naves de pasaje de gran velocidad, según se definen en el artículo 2, letras a) y b), de la Directiva 1999/35/CE.

Cuando un buque haya sido objeto de reconocimiento conforme a los artículos 6 y 8 de la Directiva 1999/35/CE por un Estado miembro que no sea el Estado de pabellón del buque, ese reconocimiento específico se registrará, según proceda, como una inspección más detallada o a una inspección ampliada en la base de datos de inspecciones y se tendrá en cuenta para los fines de los artículos 10, 11 y 12 de la presente Directiva, así como para el cálculo del cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro en la medida en que se cubran los elementos mencionados en el anexo VII de la presente Directiva.

Sin perjuicio de la prohibición de navegación de un transbordador de carga rodada o de una nave de pasaje de gran velocidad decidida de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 1999/35/CE, se aplicarán, según corresponda, las disposiciones de la presente Directiva relativas a la rectificación de deficiencias, la inmovilización y la denegación de acceso y al seguimiento de las inspecciones, inmovilizaciones y denegaciones de acceso.

4. En caso necesario, la Comisión podrá adoptar, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 31, apartado 2, normas para la armonización de la aplicación de los apartados 1 y 2 del presente artículo.

*Artículo 16***Medidas de denegación de acceso a determinados buques**

1. Los Estados miembros velarán por que a los buques que

- enarbolan el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista negra adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones, y publicadas anualmente por la Comisión y hayan sido inmovilizados o hayan sufrido prohibición de navegación de conformidad con la Directiva 1999/35/CE más de dos veces durante los 36 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París, o

- enarbolan el pabellón de un Estado miembro cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista gris adoptada de conformidad con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones, y publicadas anualmente por la Comisión, y hayan sido inmovilizados o hayan sufrido prohibición de navegación de conformidad con la Directiva 1999/35/CE más de dos veces en el transcurso de los 24 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París,

se les deniegue el acceso a sus puertos y fondeaderos, salvo en los supuestos que se definen en el artículo 21, apartado 6.

⁽¹⁾ DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

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

2. La notificación de denegación de acceso solo podrá retirarse una vez transcurridos tres meses desde la fecha de su emisión y a condición de que se cumplan las condiciones fijadas en los puntos 3 a 9 del anexo VIII.

Si el buque es objeto de una segunda denegación de acceso, el mencionado plazo será de 12 meses.

3. Toda inmovilización posterior dictada en un puerto o fondeadero comunitario tendrá por efecto la prohibición de acceso a todo puerto y fondeadero situado en la Comunidad. Esta tercera prohibición de acceso podrá ser retirada después de un período de 24 meses a partir de la emisión de la prohibición y solo si:

- el buque enarbola el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilización no corresponde ni a la lista negra ni a la lista gris mencionadas en el apartado 1,
- el certificado obligatorio y el certificado de clasificación del buque han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (versión refundida) ⁽¹⁾,
- el buque es gestionado por una compañía con alto grado de cumplimiento con arreglo al anexo I, parte I, sección 1, y
- se reúnen las condiciones de los puntos 3 a 9 del anexo VIII.

Se denegará de forma permanente el acceso a todo puerto o fondeadero situado en la Comunidad a los buques que no cumplan, después de un período de 24 meses a partir de la emisión de la prohibición, los criterios enunciados en el presente apartado.

4. Cualquier inmovilización posterior en un puerto o fondeadero comunitario tras la tercera denegación de acceso tendrá por efecto la denegación permanente de acceso del buque a todo puerto y fondeadero comunitario.

5. A los fines del presente artículo, los Estados miembros cumplirán los procedimientos que figuran en el anexo VIII.

Artículo 17

Transmisión al capitán del informe de la inspección

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.

Artículo 18

Denuncias

Todas las denuncias serán objeto de una evaluación inicial rápida por parte de la autoridad competente. Esta evaluación permitirá determinar si una denuncia está motivada.

En caso afirmativo, la autoridad competente dará a la denuncia el curso que proceda, en particular, velará por que cualquier persona directamente afectada por la denuncia tenga la posibilidad de formular sus observaciones.

Cuando la autoridad competente juzgue notoriamente infundada la denuncia, comunicará al denunciante su decisión y las razones que la justifican.

No deberá revelarse en ningún caso al capitán ni al propietario del buque la identidad del denunciante. El inspector garantizará la confidencialidad de todo interrogatorio a los miembros de la tripulación.

Los Estados miembros comunicarán a la administración del Estado de abanderamiento las denuncias que no sean notoriamente infundadas y las medidas de seguimiento adoptadas, enviando copia a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) si procede.

Artículo 19

Rectificación de deficiencias e inmovilización

1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios y a satisfacción de las autoridades competentes cuantas deficiencias confirme o manifieste la inspección.

2. Cuando las deficiencias sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente, la autoridad competente del Estado rector del puerto en el que se efectúe la inspección del buque procederá a inmovilizar lo, o a detener la operación en la cual se hayan observado las deficiencias. No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o continuar la operación interrumpida sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y tripulación ni para otros buques, y sin que ello suponga una amenaza inaceptable para el medio marino.

⁽¹⁾ Véase la página 11 del presente Diario Oficial.

3. En el ejercicio de su criterio profesional sobre la oportunidad de inmovilizar o no un buque, el inspector aplicará los criterios enunciados en el anexo X.

4. Si la inspección revela que un buque no está equipado con un registrador de datos de la travesía en funcionamiento, cuando el uso de dicho registrador sea obligatorio con arreglo a la Directiva 2002/59/CE, la autoridad competente procederá a su inmovilización.

Si dicha deficiencia no puede rectificarse inmediatamente en el puerto en que se inmovilizó el buque, la autoridad competente podrá, bien autorizar al buque a dirigirse al astillero idóneo más próximo donde se pueda efectuar la rectificación, o bien requerir que la deficiencia se rectifique en el plazo máximo de 30 días, según lo previsto en las directrices del Memorando de acuerdo de París. A este efecto, se aplicarán los procedimientos establecidos en el artículo 21.

5. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque sea manifiestamente deficiente, la autoridad competente podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que las partes responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumpla los requisitos pertinentes de los Convenios.

6. En caso de inmovilización, la autoridad competente informará inmediatamente, por escrito e incluyendo el informe de inspección, a la administración del Estado de abanderamiento o, cuando ello no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima de dicho Estado, de todas las circunstancias en las que se estimó necesario intervenir. Además, cuando proceda, se informará también a los inspectores designados o a las organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados de clasificación o de los certificados reglamentarios de conformidad con los Convenios.

7. La presente Directiva se entenderá sin perjuicio de las prescripciones adicionales contenidas en los Convenios sobre los procedimientos de notificación e información relativos al control por el Estado rector del puerto.

8. Cuando el Estado rector del puerto ejerza funciones de control con arreglo a la presente Directiva, hará todo lo posible por evitar una demora o inmovilización indebidas de un buque. Cuando un buque sea sometido a inmovilización o demora indebidas, el propietario o explotador tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño o perjuicio sufridos. En cualquier caso de reclamación por inmovilización o demora indebidas, corresponde al propietario o explotador la carga de la prueba.

9. Para aliviar la congestión en un puerto, la autoridad competente podrá autorizar el traslado de un buque inmovilizado a otro lugar del mismo puerto si ello puede hacerse de forma segura. Sin embargo, el riesgo de congestión de un puerto no

podrá utilizarse como argumento cuando se decida una inmovilización o el levantamiento de una inmovilización.

Las autoridades u organismos portuarios colaborarán con la autoridad competente para facilitar la acogida de buques inmovilizados.

10. Se informará a las autoridades u organismos portuarios a la mayor brevedad en cuanto se haya cursado una notificación de inmovilización.

Artículo 20

Recursos

1. El propietario o explotador de un buque o su representante en el Estado miembro tendrá derecho de recurrir contra una decisión de inmovilización o denegación de acceso adoptada por la autoridad competente. El recurso no suspenderá la inmovilización o la denegación de acceso.

2. Los Estados miembros establecerán y mantendrán procedimientos adecuados de recurso con tal fin, de acuerdo con sus legislaciones nacionales.

3. La autoridad competente informará adecuadamente sobre los derechos de recurso al capitán del buque a que se refiere el apartado 1 y de las modalidades prácticas pertinentes.

4. Cuando, como resultado de un recurso presentado por el propietario o explotador de un buque o su representante, se revoque o modifique una inmovilización o denegación de acceso:

a) los Estados miembros velarán por que la base de datos de inspecciones se actualice en consonancia sin demora;

b) el Estado miembro en que se decretó la inmovilización o denegación de acceso garantizará la rectificación, dentro de las 24 horas siguientes a su decisión, de la información publicada de conformidad con el artículo 26.

Artículo 21

Seguimiento de las inspecciones e inmovilizaciones

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el artículo 19, apartado 2, no puedan corregirse en el puerto de inspección, la autoridad competente de ese Estado miembro podrá permitir al buque que se dirija, sin demora injustificada, al astillero idóneo más próximo al puerto de inmovilización donde puedan tomarse medidas de seguimiento, elegido por el capitán y las autoridades de que se trate, siempre que se cumplan las condiciones impuestas por la autoridad competente del Estado de abanderamiento y acordadas por dicho Estado miembro. Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y la tripulación ni para otros buques, y sin que ello suponga una amenaza inaceptable para el medio marino.

2. Cuando la decisión de enviar un buque a un astillero se deba a un incumplimiento de la Resolución A.744(18) de la OMI, ya sea con respecto a la documentación o a fallos y deficiencias estructurales del buque, la autoridad competente podrá exigir que las mediciones de espesor necesarias se efectúen en el puerto donde haya tenido lugar la inmovilización, antes de permitirse la salida del buque.

3. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, la autoridad competente del Estado miembro en el puerto de inspección notificará todas las condiciones del viaje a la autoridad competente del Estado en que esté situado el astillero, a las partes mencionadas en el artículo 19, apartado 6, y a cualquier otra autoridad si procede.

La autoridad competente del Estado miembro que reciba la notificación comunicará a la autoridad notificadora las medidas que adopte.

4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que se deniegue el acceso a todo puerto o fondeadero comunitario a los buques mencionados en el apartado 1:

- a) que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por la autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección, o
- b) que se nieguen a cumplir las prescripciones aplicables de los Convenios al no presentarse en el astillero indicado.

Esta denegación se mantendrá hasta que el propietario o explotador haya acreditado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro que hubiese considerado deficiente el buque, que este cumple plenamente todas las prescripciones aplicables de los Convenios.

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

En las circunstancias mencionadas en el apartado 4, letra b), la autoridad competente del Estado miembro donde se encuentre el astillero alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

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

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, la autoridad correspondiente del Estado rector del puerto podrá permitir el acceso a un puerto o fondeadero determinados en caso de fuerza mayor, por consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o rectificar las deficiencias siempre que el propietario, el explotador o el

capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro de que se trate, para garantizar la entrada segura del buque.

Artículo 22

Perfil profesional de los inspectores

1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de calificación indicados en el anexo XI y estén habilitados por la autoridad competente para efectuar inspecciones en el contexto del control por el Estado rector del puerto.

2. Cuando la autoridad competente del Estado rector del puerto no disponga de personal con los conocimientos profesionales necesarios, el inspector de dicha autoridad competente podrá estar asistido por cualquier persona con los conocimientos profesionales necesarios.

3. La autoridad competente, los inspectores que lleven a cabo el control por el Estado rector del puerto y las personas que les asistan no tendrán ningún interés comercial ni en los puertos ni en los buques en los que se efectúen inspecciones, ni los inspectores estarán empleados por ni trabajarán por cuenta de organizaciones no gubernamentales, que expidan certificados obligatorios o de clasificación o que realicen los reconocimientos necesarios para la expedición de dichos certificados a los buques.

4. Los inspectores serán portadores de un documento personal en forma de tarjeta de identidad expedida por su autoridad competente de acuerdo con la Directiva 96/40/CE de la Comisión, de 25 de junio de 1996, por la que se establece un modelo común de tarjeta de identidad para los inspectores de control del Estado del puerto ⁽¹⁾.

5. Los Estados miembros velarán por que la competencia de los inspectores y su cumplimiento de los criterios mínimos contemplados en el anexo XI se verifiquen antes de autorizar a estos a efectuar inspecciones, y posteriormente de modo periódico, a la luz del sistema de formación mencionado en el apartado 7.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que los inspectores reciben una formación adecuada en relación con los cambios que experimente el sistema de control del Estado rector del puerto aplicado en la Comunidad, según lo dispuesto en la presente Directiva y en función de las enmiendas incorporadas a los Convenios.

7. En cooperación con los Estados miembros, la Comisión elaborará y fomentará un sistema comunitario armonizado para la y formación y la evaluación de las competencias de los inspectores de control del Estado rector del puerto por parte de los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO L 196 de 7.8.1996, p. 8.

*Artículo 23***Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias**

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para garantizar que sus prácticos encargados de atracar o desatracar buques u ocupados a bordo de buques que se dirijan a un puerto de un Estado miembro o transiten por él informen inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto o, en su caso, al Estado ribereño, cuando observen en el ejercicio de sus funciones normales anomalías aparentes que puedan perjudicar la navegación segura del buque o que constituyan una amenaza para el medio marino.

2. Cuando las autoridades u organismos portuarios, en el curso de sus funciones normales, observen que un buque atracado en su puerto presenta anomalías aparentes que puedan afectar a la seguridad del buque o constituir una amenaza inaceptable para el medio marino, informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto de que se trate.

3. Los Estados miembros obligarán a los prácticos y autoridades u organismos portuarios a notificar como mínimo la siguiente información, si es posible en formato electrónico:

- datos del buque (nombre, número de identificación OMI, indicativo de llamada y pabellón),
- información de navegación (último puerto de escala y puerto de destino),
- descripción de las anomalías encontradas a bordo.

4. Los Estados miembros se asegurarán de que se toman las medidas adecuadas de seguimiento en relación con las anomalías aparentes notificadas por prácticos y autoridades u organismos portuarios, y conservarán registros detallados de las medidas adoptadas.

5. La Comisión, con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 2, podrá adoptar medidas de aplicación del presente artículo, incluidos procedimientos y un formato electrónico normalizados para la notificación de las anomalías aparentes por los prácticos y las autoridades u organismos portuarios y la notificación de las medidas consecutivas adoptadas por los Estados miembros.

*Artículo 24***Base de datos de inspecciones**

1. La Comisión desarrollará, mantendrá y actualizará la base de datos de inspecciones, basándose en la experiencia y conocimientos adquiridos en el contexto del MA de París.

La base de datos de inspecciones contendrá toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspecciones creado

conforme a la presente Directiva e incluirá las funciones establecidas en el anexo XII.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para garantizar que la información relativa a la hora de llegada real y la hora de partida real de cualquier buque que haga escala en sus puertos y fondeaderos, junto con un identificador del puerto en cuestión, se transfiera en un plazo razonable a la base de datos de inspecciones a través del sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet» mencionado en el artículo 3, letra s), de la Directiva 2002/59/CE. Una vez transferida dicha información a través de SafeSeaNet a la base de datos de inspecciones, se eximirá a los Estados miembros del suministro de datos, de conformidad con el anexo XIV de la presente Directiva, puntos 1.2 y 2, letras a) y b).

3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con la presente Directiva se transfiera a la base de datos de inspecciones tan pronto como se acabe el informe de inspección o se levante la inmovilización.

En el plazo de 72 horas, los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide a efectos de publicación.

4. Sobre la base de los datos de inspección proporcionados por los Estados miembros, la Comisión podrá recabar de la base de datos de inspecciones todos los datos pertinentes referentes a la aplicación de la presente Directiva, en especial sobre el perfil de riesgo del buque, sobre los buques que han de someterse a inspecciones, sobre los datos del movimiento de buques y sobre los compromisos de inspección de cada Estado miembro.

Los Estados miembros tendrán acceso a toda la información registrada en la base de datos de inspecciones pertinente para la ejecución de los procedimientos de inspección de la presente Directiva.

Los Estados miembros y los terceros signatarios del MA de París tendrán acceso a todos los datos que hayan registrado en la base de datos de inspecciones y a los datos sobre los buques que enarbolan su pabellón.

*Artículo 25***Intercambio de información y cooperación**

Todos los Estados miembros velarán por que sus autoridades u organismos portuarios y demás autoridades u organismos pertinentes faciliten a la autoridad competente en materia de control por el Estado rector del puerto los siguientes tipos de información que obren en su poder:

- información notificada de conformidad con el artículo 9 y el anexo III,

- información sobre los buques que no hayan notificado información con arreglo a prescrito en la presente Directiva, la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga ⁽¹⁾, y la Directiva 2002/59/CE, así como con el Reglamento (CE) n° 725/2004, si procede,
- información sobre los buques que hayan salido al mar sin haber cumplido las disposiciones de los artículos 7 o 10 de la Directiva 2000/59/CE,
- información sobre los buques a los que se haya denegado el acceso al puerto o hayan sido expulsados de este por motivos de protección,
- información sobre anomalías aparentes de conformidad con el artículo 23.

Artículo 26

Publicidad de la información

La Comisión pondrá a disposición del público y mantendrá un sitio Internet con información sobre inspecciones, inmovilizaciones y prohibiciones de acceso de conformidad con el anexo XIII, basándose en la experiencia y conocimientos en el marco del MA de París.

Artículo 27

Publicación de una lista de compañías con un bajo y muy bajo grado de cumplimiento de la normativa

La Comisión establecerá y publicará periódicamente en una página de Internet pública información relativa a aquellas compañías cuyo grado de cumplimiento de la normativa, a efectos de la determinación del perfil de riesgo del buque, tal como se indica en el anexo I, parte I, se haya considerado bajo y muy bajo durante un período de tres meses o más.

La Comisión adoptará, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 31, apartado 2, las normas de aplicación del presente artículo, precisando en particular las modalidades de publicación.

Artículo 28

Reembolso de los costes

1. En el caso de que las inspecciones a que se refieren los artículos 13 y 14 confirmen o revelen deficiencias en cuanto a las prescripciones de un Convenio que justifiquen la inmovilización de un buque, el propietario o el explotador o sus representantes en el Estado rector del puerto cubrirán todos los costes de la inspección, durante cualquier período contable normal.

2. Todos los costes de las inspecciones efectuadas por la autoridad competente de un Estado miembro en virtud de lo dispuesto en el artículo 16 y en el artículo 21, apartado 4, correrán a cargo del propietario o del explotador del buque.

3. En el caso de inmovilización de un buque, todos los costes de la inmovilización en el puerto correrán a cargo del propietario o del explotador del buque.

4. No se levantará la inmovilización hasta que los costes se hayan reembolsado en su totalidad o se haya dado una garantía suficiente.

Artículo 29

Datos que deberán suministrarse para el seguimiento de la aplicación de la Directiva

Los Estados miembros suministrarán a la Comisión la información enumerada en el anexo XIV con la frecuencia indicada en el mismo.

Artículo 30

Vigilancia del cumplimiento y actuación de los Estados miembros

Para garantizar la eficaz aplicación de la presente Directiva y vigilar el funcionamiento general del régimen comunitario del control por el Estado rector del puerto de conformidad con el artículo 2, letra b), inciso i), del Reglamento (CE) n° 1406/2002, la Comisión compilará la información necesaria y realizará visitas a los Estados miembros.

Artículo 31

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de contaminación por los buques (denominado «el Comité COSS»), creado por el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

2. Cuando 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 artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 32

Procedimiento de modificación

La Comisión podrá:

- a) adaptar los anexos, excepto el anexo I, para reflejar las modificaciones vigentes de la legislación comunitaria sobre seguridad y protección marítima y los Convenios, códigos y resoluciones internacionales de las organizaciones internacionales pertinentes, y la evolución del MA de París;

⁽¹⁾ DO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

⁽²⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) modificar las definiciones correspondientes a los Convenios, Protocolos, Códigos y Resoluciones internacionales y a la legislación comunitaria que sean pertinentes a efectos de la presente Directiva.

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 3.

Las enmiendas a los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2 podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en virtud del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

Artículo 33

Normas de aplicación

Al establecer, de conformidad con los procedimientos a que se refieren el artículo 31, apartados 2 y 3, las normas de aplicación a que se hace referencia en el artículo 8, apartado 4, el artículo 10, apartado 3, el artículo 14, apartado 4, el artículo 15, apartado 4, el artículo 23, apartado 5, y el artículo 27, la Comisión velará de manera especial por que dichas normas tengan en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en lo relativo al sistema de inspección en la Comunidad y en la región del MA de París.

Artículo 34

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.

Artículo 35

Revisión

La Comisión examinará el estado de la aplicación de la presente Directiva a más tardar el 30 de junio de 2012. En el examen se incluirá, entre otros aspectos, el cumplimiento del compromiso de inspección global de la Comunidad establecido en el artículo 5, el número de inspectores encargados del control por el Estado rector del puerto en cada Estado miembro, el número de inspecciones efectuadas, el cumplimiento del compromiso anual de inspección por cada Estado miembro y la aplicación de los artículos 6, 7 y 8.

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 36

Aplicación y notificación

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2010, las disposiciones legales, re-

glamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 1 de enero de 2011.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia y el modo en que se formule la mención.

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

4. Además, la Comisión informará periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos en la aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros, en aras de la aplicación uniforme del sistema de inspección de la Comunidad.

Artículo 37

Derogación

Queda derogada la Directiva 95/21/CE, modificada por las Directivas enumeradas en la parte A del anexo XV con efectos a partir del 1 de enero de 2011, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros en cuanto a los plazos de incorporación al Derecho interno de las Directivas que figuran en el anexo XV, parte B.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva, con arreglo a la tabla de correspondencias establecida en el anexo XVI de la presente Directiva.

Artículo 38

Entrada en vigor

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

Artículo 39

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

ANEXO I

**ELEMENTOS DEL SISTEMA COMUNITARIO DE INSPECCIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
(a que se refiere el artículo 5)**

El sistema comunitario de inspección por el Estado rector del puerto comprenderá los elementos siguientes:

I. Perfil de riesgo del buque

El perfil de riesgo del buque se determina mediante una combinación de los siguientes parámetros genéricos e históricos:

1. Parámetros genéricos**a) Tipo de buque**

Se consideran de mayor riesgo los buques de pasaje, buques tanque petroleros o quimiqueros, gaseros y graneleros.

b) Edad del buque

Se considera que los buques con más de 12 años de antigüedad presentan mayor riesgo.

c) Historial del Estado de abanderamiento

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un alto índice de inmovilizaciones en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un bajo índice de inmovilizaciones en la Comunidad y la región del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado en el que se haya concluido una auditoría y, en su caso, un plan de medidas correctoras tanto de conformidad con el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI Tan pronto como se adopten las medidas a que se hace referencia en el artículo 10, apartado 3, los Estados de abanderamiento de dichos buques deberán demostrar que cumplen el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.

d) Organizaciones reconocidas

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques cuyos certificados hayan sido expedidos por organizaciones reconocidas con rendimientos bajos o muy bajos en relación con que tengan un historial malo o muy malo en lo que respecta a sus índices de inmovilización en la Comunidad y la región del MA de París.

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

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques provistos de certificados expedidos por organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n° 391/2009.

e) Historial de la empresa

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques de compañías que tengan un historial malo o muy malo, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques de compañías que tengan un rendimiento alto, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.

2. Parámetros históricos

- i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que hayan sido inmovilizados más de una vez.
- ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que, durante las inspecciones realizadas en el período mencionado en el anexo II hayan presentado menos del número de deficiencias indicado en el anexo II.
- iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que no hayan sido inmovilizados durante el período indicado en el anexo II.

Los parámetros de riesgo se combinarán aplicando una ponderación que refleje la influencia relativa de cada parámetro en el riesgo global del buque para establecer los siguientes perfiles de riesgo de los buques:

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

En la determinación de estos perfiles de riesgo, se dará mayor peso a los parámetros relativos al tipo de buque, al historial del Estado de abanderamiento, las organizaciones reconocidas y las compañías.

II. Inspección de buques

1. Inspecciones periódicas

Las inspecciones periódicas se realizarán a intervalos predeterminados. Su frecuencia estará determinada por el perfil de riesgo del buque. El intervalo entre inspecciones periódicas de buques de alto riesgo no excederá de seis meses. El intervalo entre las inspecciones periódicas de buques de otros perfiles de riesgo se incrementará a medida que disminuya el riesgo.

Los Estados miembros inspeccionarán periódicamente los buques que se especifican a continuación:

- todo buque con un perfil de riesgo alto que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos seis meses. Los buques de alto riesgo podrán ser inspeccionados a partir del quinto mes,
- todo buque con un perfil de riesgo normal que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos 12 meses. Los buques de riesgo normal podrán ser inspeccionados a partir del décimo mes,
- todo buque con un perfil de riesgo bajo que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos 36 meses. Los buques de bajo riesgo podrán ser inspeccionados a partir del vigesimocuarto mes.

2. Inspecciones adicionales

Serán sometidos a inspección, con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica, los buques a que se apliquen los siguientes factores imperiosos inesperados. No obstante, quedará al criterio profesional del inspector la necesidad de llevar a cabo una inspección adicional sobre la base de factores inesperados.

2A. Factores imperiosos

Los buques que hagan escala en puertos comunitarios se someterán a inspecciones periódicas a intervalos regulares, y a inspecciones adicionales cuando surjan factores inesperados o imperiosos.

- Los buques objeto de suspensión o retirada de clase por razones de seguridad desde la última inspección realizada en la Comunidad o la región del MA de París.
- Los buques objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro.
- Los buques que no se puedan identificar en la base de datos de inspecciones.

- Los buques que:
 - se hayan visto envueltos en un abordaje, varada o encalladura cuando se dirigían al puerto,
 - hayan sido acusados de incumplir las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias o efluentes peligrosos,
 - hayan maniobrado de forma errática o insegura, sin aplicar las medidas de encaminamiento aprobadas por la OMI u otras prácticas de navegación seguras.

2B. Factores inesperados

Los buques a los que se apliquen los siguientes factores inesperados podrán ser inspeccionados con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica. La decisión de realizar tal inspección adicional quedará al criterio profesional de la autoridad competente:

- Buques que hayan incumplido la versión aplicable de la Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al Mar Báltico.
- Los buques que lleven certificados expedidos por una organización que en su momento fue organización reconocida, pero cuyo reconocimiento le fue retirado después de la última inspección realizada en la Comunidad o la región del MA de París.
- Los buques en relación con los cuales el práctico o las autoridades u organismos portuarios hayan notificado anomalías aparentes que puedan suponer una merma de la seguridad de su navegación o una amenaza para el medio ambiente, con arreglo al artículo 23 de la presente Directiva.
- Los buques que hayan incumplido las prescripciones aplicables en materia de notificación mencionadas en el artículo 9 de la presente Directiva, en las Directivas 2000/59/CE, 2002/59/CE y, si procede, en el Reglamento (CE) n° 725/2004.
- Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia por parte del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en los aspectos de seguridad relacionados con su funcionamiento, las condiciones de vida y trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro de que se trate considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.
- Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización hace más de tres meses.
- Los buques sobre los cuales se hayan notificado deficiencias pendientes, excepto aquellos cuyas deficiencias habían de rectificarse dentro de los catorce días siguientes a su partida, y excepto aquellas deficiencias que debían rectificarse antes de su partida.
- Los buques sobre los cuales se hayan notificado problemas relativos a la carga, en particular si se trata de cargas nocivas y peligrosas.
- Los buques que hayan sido utilizados con peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.
- Los buques sobre los que una fuente fiable haya informado del efecto de que sus parámetros de riesgo difieren de los declarados, y cuyo nivel de riesgo sea por tanto superior.

3. Sistema de selección

3A. Los buques que tengan un índice de prioridad I serán inspeccionados como sigue:

- a) se realizarán inspecciones ampliadas de:
 - todo buque de alto riesgo que no haya sido inspeccionado en los últimos seis meses,
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;
- b) se realizará una inspección inicial o, si ha lugar, una inspección más detallada de:
 - todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;

- c) cuando se presenten factores imperiosos:
- se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de todo buque que tenga un perfil de riesgo elevado y de todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,
 - se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, buques cisterna quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.
- 3B. Cuando la autoridad competente decida inspeccionar a un buque que tiene asignado un índice de prioridad II, serán de aplicación las disposiciones siguientes:
- a) se realizará una inspección ampliada de:
- todo buque que tenga un perfil de riesgo alto y que no haya sido inspeccionado en los últimos cinco meses,
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, y
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;
- b) se realizará una inspección inicial o una inspección ampliada, según corresponda, de:
- todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, o
 - todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;
- c) cuando se presenten factores inesperados:
- se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de cualquier buque que tenga un perfil de riesgo alto y de cualquier buque de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,
 - se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, buques cisterna, quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.
-

ANEXO II

DETERMINACIÓN DEL PERFIL DE RIESGO DEL BUQUE

(a que se refiere el artículo 10, apartado 2)

Parámetros genéricos		Perfil					
		Buque de riesgo alto (BRA)		Buque de riesgo normal (BRN)	Buque de riesgo bajo (BRB)		
Parámetros genéricos		Criterios	Puntos de ponderación	Criterios	Criterios		
1	Tipo de buque	Químico Cisterna Gasero Petrolero Granelero De pasaje	2	Buque de riesgo ni alto ni bajo	Todos los tipos		
2	Edad del buque	todos los tipos > 12 años	1		Todas las edades		
3a	Pabellón	Lista NGB	Negra – RMA, RA, RM a RA		2	Blanca	
			Negra – RM		1		
3b		Auditoría de la OMI	—		—	Sí	
4a	Organización reconocida	Historial	A		—	—	Alto
			M		—	—	—
			B		Bajo	1	—
			MB		Muy bajo	—	—
4b		Reconocida por la UE	—		—	Sí	
5	Compañía	Historial	A	—	—	Alto	
			M	—	—	—	
			B	Bajo	2	—	
			MB	Muy bajo	—	—	
Parámetros históricos							
6	Número de deficiencias registradas en cada inspección en los 36 meses anteriores	Deficiencias	No susceptible de inspección	—	≤ 5 (y por lo menos una inspección efectuada en los 36 meses anteriores)		
7	Número de inmovilizaciones en los 36 meses anteriores	Inmovilizaciones	≥ 2 inmovilizaciones	1	Ninguna inmovilización		

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

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

BRN son los buques que son ni BRA ni BRB.

ANEXO III

NOTIFICACIÓN

(a que se refiere el artículo 9, apartado 1)

Información que se facilitará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1.

La información que se especifica seguidamente se presentará a la autoridad u organismo portuario o a la autoridad u organismo designado a tal efecto al menos con tres días de antelación respecto de la fecha de llegada al puerto prevista o antes de abandonar el puerto o fondeadero en caso de que se prevea que el viaje vaya a durar menos de tres días.

- a) identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI);
 - b) duración prevista de la escala;
 - c) en el caso de los buques tanque:
 - i) configuración: casco único, casco único con SBT, doble casco,
 - ii) condiciones de los tanques de carga y de lastre: llenos, vacíos, inertes,
 - iii) volumen y naturaleza de la carga;
 - d) operaciones previstas en el puerto o fondeadero de destino (carga, descarga, otras);
 - e) reconocimientos e inspecciones obligatorias previstas y labores importantes de mantenimiento y reparación que hayan de efectuarse durante la estancia en el puerto de destino;
 - f) fecha de la última inspección ampliada de la región del MA de París.
-

ANEXO IV

LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS**(a que se refiere el artículo 13, apartado 1)**

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. — Certificado de seguridad para buque de pasaje.
 - Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
 - Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
 - Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
 - Certificado de exención, incluida la lista de cargas, según proceda.
 - Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de protección del buque (CPIB).
4. Registro sinóptico continuo.
5. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
 - Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
6. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
 - Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
7. Certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos.
8. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
9. Certificado internacional de francobordo (1966).
 - Certificado internacional de exención de francobordo.
10. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
11. Libro registro de carga.
12. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad.
13. Certificados o cualesquiera otros documentos requeridos con arreglo a las disposiciones del STCW 78/95.
14. Certificados médicos (véase el Convenio n° 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente de mar).
15. Cuadro indicativo de la organización del trabajo a bordo (Convenio n° 180 de la OIT y STCW 78/95).
16. Registros de las horas de trabajo y descanso de la gente de mar (Convenio n° 180 de la OMI).
17. Información sobre la estabilidad.
18. Copia del documento de cumplimiento y del certificado de gestión de la seguridad expedidos conforme al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (SOLAS 74, capítulo IX).
19. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria expedidos por la organización reconocida de que se trate (solo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una organización reconocida).

20. Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas.
21. Certificado de seguridad para nave de gran velocidad y permiso de utilización para nave de gran velocidad.
22. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.
23. Diario del buque en el que se hayan registrado los ensayos y ejercicios, incluidos ejercicios de protección, y libro de registro de la inspección y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento y de lucha contra incendios.
24. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.
25. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.
26. En el caso de petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.
27. Cuadro de obligaciones, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.
28. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos
29. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros)
30. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto
31. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.
32. Documento de autorización para transporte de grano.
33. Manual de sujeción de la carga.
34. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.
35. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.
36. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperación SAR.
37. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.
38. Cuadernillo del granelero.
39. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga.
40. 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).
41. Certificado prescrito por la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo ⁽¹⁾.
42. Certificado prescrito por el Reglamento (CE) n° 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente ⁽²⁾.
43. Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.
44. Certificado internacional de reducción de la contaminación por aguas residuales.

⁽¹⁾ Véase la página 128 del presente Diario Oficial.

⁽²⁾ Véase la página 24 del presente Diario Oficial.

ANEXO V

EJEMPLOS DE «MOTIVO FUNDADO»
(a que se refiere el artículo 13, apartado 3)

A. Ejemplos de «motivo fundado» para llevar a cabo una inspección más detallada:

1. Buques definidos en el anexo I, parte II, secciones 2 A y 2 B.
2. No se ha llevado adecuadamente el libro registro de hidrocarburos.
3. Se han observado inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación.
4. Existen indicios de que los miembros de la tripulación no pueden cumplir los requisitos relativos a la comunicación a bordo establecidos en el artículo 18 de la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas ⁽¹⁾.
5. Un título se ha obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.
6. El buque tiene un capitán, oficial o marinero en posesión de un título expedido por un país que no ha ratificado el STCW 78/95.
7. Hay pruebas de que las operaciones de carga y otras no se llevan a cabo de manera segura o de acuerdo con las orientaciones de la OMI, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga está por encima del nivel máximo prescrito.
8. El capitán de un petrolero no puede presentar el registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
9. No existe un cuadro de obligaciones actualizado de la tripulación o hay tripulantes que no conocen sus obligaciones en caso de incendio o abandono del buque.
10. Se ha emitido una falsa alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación.
11. No se encuentran a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los Convenios.
12. Las condiciones a bordo resultan excesivamente insalubres.
13. De la impresión general o las observaciones del inspector se desprenden indicios de que existen deterioros o deficiencias graves en el casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque.
14. Hay información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad del buque o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado.
15. Ausencia de cuadros en que figuren la organización del trabajo a bordo y el registro de las horas diarias de trabajo y de descanso de la gente de mar.

B. Ejemplos de motivos fundados para el control de buques en lo referente a los aspectos de seguridad

1. Durante la inspección inicial del control del Estado rector del puerto, el inspector podrá dictaminar la existencia de motivos fundados que justifiquen la adopción de medidas de control adicionales en relación con la protección si concurren las siguientes circunstancias:
 - 1.1. el certificado internacional de protección del buque no es válido o ha expirado;
 - 1.2. el buque se encuentra en un nivel de protección inferior al del puerto;
 - 1.3. no se han realizado las prácticas de protección del buque;
 - 1.4. están incompletos los registros correspondientes a las últimas interfaces buque-puerto o buque-buque;
 - 1.5. existen pruebas o se ha observado que no pueden comunicarse entre sí miembros clave del personal del buque;
 - 1.6. datos obtenidos de la observación de los aspectos que revelan deficiencias graves en el dispositivo de protección;

⁽¹⁾ DO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

- 1.7. información de terceros, como un informe o una denuncia relativos a la protección;
 - 1.8. el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial y, según el criterio profesional del inspector, uno de los objetivos del buque al solicitar tal certificado fue eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 y de la parte A del Código PBIB una vez transcurrido el período de validez del certificado inicial. La parte A del Código PBIB especifica las circunstancias en que puede expedirse un certificado provisional.
2. Si se determina la existencia de motivos fundados, según lo anteriormente descrito, el inspector informará de inmediato a la autoridad de protección competente (salvo si el inspector es también un oficial de protección debidamente autorizado). La autoridad de protección competente decidirá entonces las medidas de control adicionales necesarias en función del nivel de protección de conformidad con la regla 9 del capítulo XI del Convenio SOLAS 74.
 3. La determinación de motivos fundados distintos de los mencionados corresponderá al oficial de protección debidamente autorizado.
-

ANEXO VI

PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE BUQUES**(a que se refiere el artículo 15, apartado 1)**

Anexo I, «Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto», del MA de París junto con las siguientes instrucciones publicadas por el MA de París en su versión actualizada:

- Instrucción 33/2000/02: Control operativo sobre transbordadores y buques de pasajeros,
 - Instrucción 35/2002/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre cartas electrónicas de navegación,
 - Instrucción 36/2003/08: Orientaciones para la inspección de las condiciones de vida y de trabajo,
 - Instrucción 37/2004/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el Convenio STCW 78/95, tal como ha sido modificado,
 - Instrucción 37/2004/05: Orientaciones para la inspección de las horas de trabajo y descanso,
 - Instrucción 37/2004/10: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre aspectos en relación con la seguridad,
 - Instrucción 38/2005/02: Orientaciones para el control, por parte de los oficiales del Estado rector del puerto, del registro de datos de los viajeros,
 - Instrucción 38/2005/05: Orientaciones sobre el anexo I del Convenio Marpol 73/78,
 - Instrucción 38/2005/07: Orientaciones para el control del régimen de evaluación de las condiciones de petroleros de casco único,
 - Instrucción 39/2006/01: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el código ISM,
 - Instrucción 39/2006/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el control del GMDSS,
 - Instrucción 39/2006/03: Introducción de mejoras en la lista de control de prohibiciones y notificaciones,
 - Instrucción 39/2006/10: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto para el examen de los tanques de lastre y principales simulaciones de cortes en el suministro eléctrico (prueba del apagón),
 - Instrucción 39/2006/11: Orientaciones para el control de la estructura de los graneleros,
 - Instrucción 39/2006/12: Código de buenas prácticas para los oficiales de control del Estado rector del puerto,
 - Instrucción 40/2007/04: Criterio para evaluar la responsabilidad de las organizaciones reconocidas,
 - Instrucción 40/2007/09: Orientaciones para los inspectores de control del Estado rector del puerto por lo que se refiere al cumplimiento del anexo VI del Convenio Marpol 73/78.
-

ANEXO VII

INSPECCIÓN AMPLIADA DE BUQUES**(a que se refiere el artículo 14)**

La inspección ampliada se refiere, en particular, a las condiciones globales de las siguientes zonas de riesgo:

- documentación,
- condiciones estructurales,
- condiciones de estanqueidad,
- sistemas de emergencia,
- comunicaciones por radio,
- operaciones de carga,
- seguridad contra incendios,
- alarmas,
- condiciones de vida y de trabajo,
- equipos de navegación,
- equipos de salvamento,
- mercancías peligrosas,
- maquinaria de propulsión y auxiliar,
- prevención de la contaminación.

Además, 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 incluirá la comprobación de puntos específicos de las zonas de riesgo en función del tipo de barco inspeccionado, tal como se establece en el artículo 4, apartado 3.

ANEXO VIII

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DENEGACIÓN DE ACCESO A LOS PUERTOS Y FONDEADEROS SITUADOS DENTRO DE LA COMUNIDAD**(a que se refiere el artículo 16)**

1. Cuando se reúnan las condiciones descritas en el artículo 16, apartado 1, la autoridad competente del puerto en que se haya dictado la tercera inmovilización del buque, notificará por escrito al capitán que se dictará una orden de denegación de acceso con efectos desde el momento en que el buque abandone el puerto. La denegación de acceso será aplicable inmediatamente después de que el buque abandone el puerto o fondeadero, una vez rectificadas las deficiencias que condujeron a su inmovilización.
2. La autoridad competente remitirá asimismo copia de la orden de denegación de acceso a la administración del Estado de abanderamiento, la organización reconocida correspondiente, los otros Estados miembros y partes del MA de París, la Comisión Europea, y la Secretaría del Memorando de acuerdo de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la denegación de acceso.
3. Para que se levante la orden de denegación de acceso, el propietario o explotador deberá solicitarlo oficialmente a la autoridad competente del Estado miembro que la haya dictado. Dicha solicitud deberá ir acompañada de un documento, expedido por la administración del Estado de abanderamiento tras la visita a bordo de un inspector debidamente autorizado por esta, que acredite que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los Convenios. La administración del Estado de abanderamiento acreditará ante la autoridad competente que tal visita ha tenido efectivamente lugar.
4. La solicitud de levantamiento de la orden de denegación de acceso también deberá ir acompañada, si procede, de un documento expedido por la sociedad de clasificación en que esté registrado el buque, tras una visita realizada a bordo por uno de sus inspectores, que acredite que el buque es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad. La sociedad de clasificación acreditará ante la autoridad competente que tal visita ha tenido efectivamente lugar.
5. La orden de denegación de acceso solo podrá levantarse cuando haya transcurrido el período de mencionado en el punto del artículo 16 de la presente Directiva y tras una nueva inspección del buque en el puerto acordado.

Si el puerto acordado se encuentra situado en un Estado miembro, la autoridad competente de este último podrá autorizar al buque, a solicitud de la autoridad competente Estado que dictó la orden de denegación de acceso, a entrar en el puerto acordado para que se lleve a cabo la nueva inspección. En tal caso, no se realizará en el puerto operación de carga alguna hasta que se levante la orden de denegación de acceso.
6. Si la inmovilización que motivó la orden de denegación de acceso estuvo motivada al menos en parte por deficiencias en la estructura del buque, la autoridad competente que la dictó podrá exigir que determinados espacios, incluidos los espacios de carga y los tanques, se pongan a disposición de los inspectores en la nueva inspección.
7. La nueva inspección será realizada por la autoridad competente del Estado miembro que dictó la orden de denegación de acceso o bien, con la aquiescencia de dicha autoridad, por la autoridad competente del puerto de destino del buque. La autoridad competente podrá exigir una notificación previa de hasta 14 días para realizar la nueva inspección. Se acreditará, a satisfacción de este Estado miembro, que el buque cumple plenamente las prescripciones aplicables de los Convenios.
8. La nueva inspección consistirá en una inspección ampliada que deberá incluir, como mínimo, los aspectos correspondientes del anexo VII.
9. Todos los costes de esta inspección ampliada serán sufragados por el propietario o el explotador.
10. Si los resultados de la inspección ampliada satisfacen al Estado miembro con arreglo al del anexo VII, se levantará la orden de denegación de acceso y se informará por escrito de tal circunstancia a la compañía.
11. La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado de abanderamiento, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, los demás signatarios del MA de París la Comisión Europea, y la Secretaría del Memorando de acuerdo de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la revocación de la denegación de acceso.
12. La información sobre los buques cuyo acceso a los puertos de la Comunidad haya sido denegado estará disponible en la base de datos de inspecciones y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 y en el anexo XIII.

ANEXO IX

INFORME DE INSPECCIÓN
(a que se refiere el artículo 17)

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: (según consta en el certificado de gestión de la seguridad).
6. Número de identificación OMI.
7. Distintivo de llamada.
8. Arqueo.
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, así como cualquier otra organización, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiere.
12. Organización u organizaciones reconocidas, y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los Convenios aplicables en nombre del Estado de abanderamiento.
13. Nombre y dirección de la compañía o del explotador 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 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. Puerto y fecha de la última inspección intermedia, anual o de renovación y nombre de la organización que la ha realizado.
4. Indicación del tipo de inspección (inspección, inspección detallada, inspección ampliada).
5. Naturaleza de las deficiencias.
6. 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 deficiencias que han justificado la decisión de inmovilización (referencias a los Convenios, cuando corresponda).
 4. Indicación, en su caso, de la responsabilidad de la organización reconocida o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización.
 5. Medidas adoptadas.
-

ANEXO X

CRITERIOS PARA LA INMOVILIZACIÓN DE UN BUQUE**(a que se refiere el artículo 19, apartado 3)**

INTRODUCCIÓN

Antes de determinar si las deficiencias descubiertas durante una inspección justifican la inmovilización del buque correspondiente, el inspector aplicará los criterios expuestos en los puntos 1 y 2 siguientes.

En el punto 3 se incluyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la inmovilización del buque (véase el artículo 19, apartado 4).

Cuando el motivo de la inmovilización sea resultado de una avería accidental sufrida por el buque mientras se dirigía a puerto, no se dará orden de inmovilización, a condición de que:

- a) se hayan cumplido debidamente las prescripciones de la regla 1/11(c) del Convenio SOLAS 74 con respecto a la notificación a la administración del Estado de abanderamiento y al inspector designado de la organización reconocida responsable de la expedición del pertinente certificado;
- b) antes de llegar a puerto, el capitán o el propietario del buque hayan comunicado a las autoridades de control del Estado rector del puerto los pormenores del accidente y las averías sufridas, y les hayan facilitado información sobre la obligatoria notificación a la administración del Estado de abanderamiento;
- c) el buque haya tomado las medidas correctoras adecuadas, a satisfacción de la autoridad, y
- d) la autoridad, tras haber sido informada de que se han ultimado las medidas correctoras, garantice que se han subsanado las deficiencias claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente.

1. Criterios principales

Antes de emitir su dictamen profesional sobre la inmovilización o la no inmovilización de un buque, el inspector aplicará los siguientes criterios:

Plazos:

Los buques con deficiencias en materia de seguridad para hacerse a la mar serán inmovilizados en la primera inspección en la que se comprueben las deficiencias, independientemente del tiempo que deban permanecer en puerto.

Criterios:

El buque quedará inmovilizado si las deficiencias son lo suficientemente serias como para exigir una nueva visita del inspector, con el fin de que este se cerciore de que, antes de que el buque se haga a la mar, han sido subsanadas.

El hecho de que el inspector deba realizar una nueva visita al buque determina la gravedad de las deficiencias. No obstante, no será siempre obligatorio realizar una nueva visita. Las autoridades comprobarán de alguna forma, preferentemente mediante una visita posterior, que las deficiencias han sido subsanadas antes de que el buque se hiciera a la mar.

2. Aplicación de los criterios principales

A la hora de decidir si las deficiencias descubiertas en un buque son suficientemente graves para exigir la inmovilización del buque, el inspector valorará los siguientes elementos:

1. el buque tiene la documentación prescrita;
2. el buque cuenta con una tripulación conforme al documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

Durante la inspección el inspector examinará si el buque y/o la tripulación pueden:

3. navegar en condiciones seguras durante el viaje;
4. gobernar, conducir y controlar con seguridad la situación del buque durante el viaje;

5. operar en la cámara de máquinas en condiciones de seguridad durante el viaje;
6. mantener su propia capacidad de propulsión y dirección durante el viaje;
7. en caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque durante el viaje;
8. en caso de necesidad, abandonar el buque inmediatamente y en condiciones de seguridad y efectuar operaciones de salvamento durante el viaje;
9. impedir la contaminación del medio ambiente durante el viaje;
10. mantener la estabilidad adecuada durante el viaje;
11. mantener la integridad de estanqueidad adecuada durante el viaje;
12. en caso de necesidad, comunicarse en situaciones de peligro durante el viaje;
13. proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud durante el viaje;
14. proporcionar toda la información posible en caso de accidente.

Si la valoración de alguno de estos elementos es negativa, teniendo en cuenta todas las deficiencias comprobadas, se considerará muy seriamente la inmovilización del buque. La combinación de deficiencias de menor importancia también puede justificar la inmovilización del buque.

3. A fin de asistir al inspector en la utilización de estas directrices, se facilita a continuación una lista de deficiencias, agrupadas en función de los Convenios y/o Códigos, pertinentes, cuya naturaleza se considera tan grave que justifica la inmovilización del buque de que se trate. Esta lista no pretende ser exhaustiva.

3.1. *De carácter general*

La falta de certificados y documentos válidos exigidos por los instrumentos pertinentes. No obstante, los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean parte en un Convenio pertinente o que no hayan aplicado otro instrumento pertinente, no tienen derecho a llevar los certificados establecidos por el Convenio u otro instrumento pertinente. Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debe ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de «tratamiento no más favorable», se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.

3.2. *Ámbitos regulados por el Convenio SOLAS 74*

1. Avería o mal funcionamiento de la propulsión y otras máquinas esenciales, así como de las instalaciones eléctricas.
2. Limpieza insuficiente de la cámara de máquinas, cantidad excesiva de mezclas de agua oleosa en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de extracción de la cámara de máquinas, mal funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.
3. Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como del alumbrado, baterías e interruptores.
4. Mal funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.
5. Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los dispositivos individuales de salvamento, embarcaciones de supervivencia y medios de puesta a flote.
6. Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permitan la utilización para la que están previstos del sistema de detección de incendios, las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, el sistema fijo de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, las válvulas de mariposa de cierre automático, los dispositivos de cierre rápido.
7. Ausencia, deterioro sustancial o mal funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de carga de cubierta de los petroleros.
8. Ausencia, falta de conformidad o deterioro grave de las señales luminosas, visuales o sonoras.
9. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones en situaciones de peligro.

10. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación tomando en cuenta las disposiciones de la Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 74.
 11. Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o toda otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que podrá utilizarse un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) homologado como sustituto de las cartas físicas.
 12. Ausencia de sistemas de extracción de aire que no produzcan chispa en las cámaras de bombas de carga.
 13. Graves deficiencias de las prescripciones operacionales, como se describe en la sección 5.5 del anexo 1 del MA de París.
 14. El tamaño, la composición o la titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.
 15. No realización del programa de reconocimientos mejorados con arreglo al capítulo XI, Regla 2, del Convenio SOLAS 74.
- 3.3. *Ámbitos regulados por el Código CIQ*
1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.
 2. Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos.
 3. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.
 4. Fuentes de ignición en lugares peligrosos.
 5. Infracciones de las prescripciones especiales.
 6. Superación de la cantidad máxima autorizada por tanque.
 7. Insuficiente protección térmica de productos sensibles.
- 3.4. *Ámbitos regulados por el Código CIG*
1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.
 2. Ausencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o los espacios de servicio.
 3. Mamparos no herméticos.
 4. Esclusas neumáticas defectuosas.
 5. Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas.
 6. Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas.
 7. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.
 8. Ventiladores en la zona de carga no operativos.
 9. Alarmas de presión para los tanques de carga no operativas.
 10. Instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa.
 11. Transporte de sustancias que deben inhibirse sin certificado válido del inhibidor.
- 3.5. *Ámbitos regulados por el LL 66*
1. Zonas importantes con daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento de las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que realizar reparaciones permanentes.

2. Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
 3. La carencia de información suficiente y fiable, en la forma autorizada, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen seguro de estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque.
 4. Ausencia, deterioro sustancial o carácter defectuoso de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.
 5. Sobrecarga.
 6. Ausencia de marcas de calado o marcas de francobordo, o ilegibilidad de las mismas.
- 3.6. *Ámbitos regulados por el anexo I del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de filtrado del agua oleosa, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.
 2. Insuficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.
 3. Libro de registro de hidrocarburos no disponible.
 4. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
 5. Ausencia de los informes de inspección o no conformidad de estos a la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol 73/78.
- 3.7. *Ámbitos regulados por el anexo II del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia de un manual de procedimientos y medios.
 2. Carga no agrupada por categorías.
 3. Libro registro de carga no disponible.
 4. Transporte de sustancias paraoleosas sin que se cumplan las prescripciones o sin un certificado debidamente enmendado.
 5. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
- 3.8. *Ámbitos regulados por el anexo V del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia de un plan de gestión de basuras.
 2. Libro registro de basuras no disponible.
 3. El personal del buque no está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.
- 3.9. *Ámbitos regulados por el STCW 78/95 y la Directiva 2008/106/CE*
1. La gente de mar no está en posesión de un título, no tiene el título pertinente, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo.
 2. Prueba de que un título ha sido obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.
 3. Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración del Estado de abanderamiento sobre la dotación de seguridad.
 4. Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas respecto del buque por la administración del Estado de abanderamiento.

5. Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.
6. No acreditación de la capacitación profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la gente de mar en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.
7. Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo no se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.

3.10. *Ámbitos regulados por los Convenios OIT*

1. Alimentos insuficientes para viajar hasta el puerto siguiente.
2. Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.
3. Excesiva falta de higiene a bordo.
4. Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.
5. Ventilación insuficiente en los alojamientos del buque.
6. Cantidad excesiva de basura, bloqueo por instalaciones o carga o cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.
7. Muestras claras de fatiga en el personal de guardia y otro personal de servicio que se dispone a realizar la primera guardia o guardias subsiguientes de relevo.

3.11. *Ámbitos que sin justificar una inmovilización, pueden dar motivo para suspender, por ejemplo, las operaciones de carga*

El mal funcionamiento (o el mantenimiento defectuoso) del sistema de gas inerte, de los dispositivos o de la maquinaria de carga se considerarán razón suficiente para parar la operación de carga.

ANEXO XI

CRITERIOS MÍNIMOS PARA INSPECTORES**(a que se refiere el artículo 22, apartados 1 y 5)**

1. Los inspectores poseerán conocimientos teóricos y experiencia práctica adecuados de los buques y su funcionamiento. Asimismo serán competentes en la ejecución de las prescripciones de los Convenios y los procedimientos pertinentes del control por el Estado rector del puerto. Los conocimientos y competencia en cuanto a la aplicación de las prescripciones internacionales y comunitarias deberán adquirirse mediante programas de formación documentados.
2. Los inspectores deberán reunir los siguientes requisitos mínimos:
 - a) poseer las calificaciones apropiadas obtenidas en una escuela náutica o en una institución de enseñanza marítima, y haber completado el período de embarque pertinente en calidad de oficial, o disponer de una certificación de competencia válida con arreglo a lo dispuesto en el capítulo II/2 o III/2 del STCW 78/95 sin limitaciones por lo que respecta a la zona operativa, la potencia propulsora o el arqueo, o
 - b) haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial mecánico o ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo reconocido por la autoridad competente y haber trabajado como tal durante cinco años como mínimo, o
 - c) estar en posesión de un título universitario o titulación equivalente haber recibido la debida formación y titulación como inspectores en seguridad de buques.
3. Será necesario que el inspector:
 - haya alcanzado un mínimo de un año de servicio como inspector de un Estado de abanderamiento, bien como encargado de reconocimientos y certificación de acuerdo con los Convenios bien participando en la supervisión de las actividades de las organizaciones reconocidas en las que se han delegado tareas reglamentarias, o
 - haya alcanzado un nivel de competencia equivalente mediante un año, como mínimo, de formación sobre el terreno participando en inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto bajo la supervisión de funcionarios expertos encargados del control dicho Estado.
4. Los inspectores a que se refiere el punto 2, letra a), deberán tener una experiencia marítima de al menos cinco años que incluya períodos en el mar como oficiales en la sección de puente o en la sección de máquinas, respectivamente, o como inspectores del Estado de abanderamiento o como subinspectores del Estado rector del puerto. Tal experiencia deberá incluir un período de dos años en el mar, como mínimo, como oficial de puente o de máquinas.
5. Los inspectores deberán poseer capacidad de comunicación verbal y por escrito con los tripulantes en la lengua más comúnmente hablada en el mar.
6. Se aceptará también a inspectores que no reúnan los criterios citados si en la fecha de adopción de la presente Directiva están al servicio de las autoridades competentes de un Estado miembro para el control por el Estado rector del puerto.
7. Cuando en un Estado miembro las inspecciones a que se refiere el artículo 15, apartados 1 y 2, se encomiendan a inspectores encargados del control por el Estado rector del puerto, los inspectores poseerán las calificaciones adecuadas, incluida experiencia teórica y práctica suficiente en el área de la protección marítima. Dichas cualificaciones incluirán normalmente:
 - a) una buena comprensión de la protección marítima y su aplicación a las operaciones que serán examinadas;
 - b) buenos conocimientos prácticos sobre tecnologías y técnicas de protección marítima;
 - c) conocimiento de los principios, procedimientos y técnicas de inspección;
 - d) conocimiento práctico de las operaciones que serán examinadas.

ANEXO XII

FUNCIONES DE LA BASE DE DATOS DE INSPECCIONES**(a que se refiere el artículo 24, apartado 1)**

1. La base de datos de inspecciones incluirá, como mínimo, las siguientes funciones:
 - incluir los datos de inspección de los Estados miembros y de todos los signatarios del MA de París,
 - facilitar datos sobre el perfil de riesgo del buque y los buques a los que corresponde una inspección,
 - calcular los compromisos de inspección de cada Estado miembro,
 - elaborar la lista blanca, así como las listas gris y negra de Estados de abanderamiento, contemplada en el artículo 16, apartado 1,
 - facilitar datos sobre el grado de cumplimiento de la normativa de las compañías,
 - indicar puntos de zonas de riesgo que deben ser objeto de control en cada inspección.
 2. La base de datos de inspección deberá tener capacidad para adaptarse a la evolución futura y para conectarse con otras bases de datos comunitarias sobre seguridad marítima, incluida la red SafeSeaNet, que proporcionará datos sobre las escalas efectivas de buques en puertos de los Estados miembros y, cuando corresponda, con los sistemas de información nacionales pertinentes.
 3. La base de datos de inspección incluirá un hipervínculo hacia el sistema de información Equasis. Los Estados miembros alentarán a los inspectores a consultar las bases de datos públicas y privadas sobre inspecciones de buques accesibles a través del sistema de información Equasis.
-

ANEXO XIII

PUBLICIDAD DE LAS INSPECCIONES, INMOVILIZACIONES Y DENEGACIONES DE ACCESO EFECTUADAS EN LOS PUERTOS Y FONDEADEROS DE LOS ESTADOS MIEMBROS**(a que se refiere el artículo 26, apartado 1)**

1. La información publicada según lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1, incluirá los datos siguientes:
 - a) nombre del buque;
 - b) número de identificación OMI;
 - c) tipo de buque;
 - d) arqueo;
 - e) año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque;
 - f) nombre y dirección de la compañía del buque;
 - g) 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;
 - h) Estado de abanderamiento;
 - i) certificados de clasificación y certificados obligatorios expedidos de conformidad con los Convenios internacionales pertinentes, incluidas sus fechas de emisión y de caducidad, y autoridades u organizaciones expedidoras de cada uno de ellos;
 - j) puerto y fecha de la última inspección intermedia o anual en relación con los certificados citados en la letra i) y mención de la autoridad u organización que ha efectuado la inspección;
 - k) fecha, país, puerto donde tuvo lugar la inmovilización.
 2. Para los buques inmovilizados, la información publicada de conformidad con el artículo 26 incluirá también los elementos siguientes:
 - a) número de inmovilizaciones en los 36 meses previos;
 - b) fecha del levantamiento de la inmovilización;
 - c) días de duración de la inmovilización;
 - d) motivos de la inmovilización, en términos claros y explícitos;
 - e) indicación, en su caso, de la eventual responsabilidad de la organización reconocida que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, condujeron a la inmovilización;
 - f) descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque al que se haya permitido dirigirse al astillero de reparación más próximo;
 - g) si al buque se le ha negado el acceso a un puerto o fondeadero de la Comunidad, motivos de la prohibición, en términos claros y explícitos.
-

ANEXO XIV

**DATOS SUMINISTRADOS EN EL MARCO DEL SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA
(a que se refiere el artículo 29)**

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 actúan en su nombre en el marco del control por el Estado rector del puerto.

La información se transmitirá a la Comisión utilizando el modelo de cuadro siguiente ⁽¹⁾ ⁽²⁾:

Puerto/zona	Número de inspectores a tiempo completo (A)	Número de inspectores a tiempo parcial (B)	Conversión de (B) a tiempo completo (C)	Total (A+C)
Puerto X ... /o zona X				
Puerto Y ... /o zona Y				
Total				

1.2. Número total de buques que han entrado en sus puertos a nivel nacional. La cifra indicará el número de buques a los que se aplique la Directiva que entren en sus puertos a nivel nacional, contados una sola vez.

2. Los Estados miembros:

a) suministrarán a la Comisión cada seis meses una lista detallada de las escalas de los buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga, que hayan entrado en sus puertos o notificado a una autoridad u organismo portuario su llegada a un fondeadero, indicando, para cada movimiento de un buque, el número de identificación OMI de este, la fecha de llegada y el puerto. La lista se facilitará en forma de hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada. La lista se transmitirá en el plazo de cuatro meses tras el fin del período a que correspondan los datos,

y

b) proporcionarán a la Comisión listas separadas de los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga mencionados en la letra a) 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. En la lista figurará, para cada buque, su número de identificación OMI, nombre y ruta cubierta. La lista se facilitará en forma de hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada.

⁽¹⁾ Cuando las inspecciones efectuadas por los inspectores en el marco del control por el Estado rector del puerto solo 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. Cuando un mismo inspector trabaje en más de un puerto o zona geográfica, se contará en cada puerto el equivalente de tiempo parcial aplicable.

⁽²⁾ 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 o la zona geográfica cubierta por un inspector o por un equipo de inspectores, incluidos en su caso varios puertos individuales.

ANEXO XV

PARTE A

Directiva derogada, con sus sucesivas modificaciones**(a que se refiere el artículo 37)**

Directiva 95/21/CE del Consejo
(DO L 157 de 7.7.1995, p. 1)

Directiva 98/25/CE del Consejo
(DO L 133 de 7.5.1998, p. 19)

Directiva 98/42/CE de la Comisión
(DO L 184 de 27.6.1998, p. 40)

Directiva 1999/97/CE de la Comisión
(DO L 331 de 23.12.1999, p. 67)

Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 19 de 22.1.2002, p. 17)

Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 324 de 29.11.2002, p. 53)

Solo el artículo 4

PARTE B

Plazos de incorporación al derecho nacional**(a que se refiere el artículo 37)**

Directiva	Plazo de incorporación al Derecho nacional
Directiva 95/21/CE	30 de junio de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de junio de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de septiembre de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de diciembre de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de julio de 2003
Directiva 2002/84/CE	23 de noviembre de 2003

ANEXO XVI

Tabla de correspondencias
(a que se refiere el artículo 37)

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
Artículo 1, parte introductoria	Artículo 1, parte introductoria
Artículo 1, primer guión	Artículo 1, letra a)
Artículo 1, segundo guión	Artículo 1, letra b)
–	Artículo 1, letra c)
Artículo 2, parte introductoria	Artículo 2, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, parte introductoria	Artículo 2, apartado 1, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, primer guión	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 2, apartado 1, segundo guión	Artículo 2, apartado 1, letra b)
Artículo 2, apartado 1, tercer guión	Artículo 2, apartado 1, letra c)
Artículo 2, apartado 1, cuarto guión	Artículo 2, apartado 1, letra d)
Artículo 2, apartado1, quinto guión	Artículo 2, apartado 1, letra e)
Artículo 2, apartado1, sexto guión	Artículo 2, apartado 1, letra f)
Artículo 2, apartado1, séptimo guión	Artículo 2, apartado 1, letra g)
Artículo 2, apartado1, octavo guión	Artículo 2, apartado 1, letra h)
Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
–	Artículo 2, apartado 3
–	Artículo 2, apartado 4
Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 5
Artículo 2, apartado 4	–
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 7
Artículo 2, apartado 5	Artículo 2, apartado 8
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 10
Artículo 2, apartado 6	Artículo 2, apartado 11
Artículo 2, apartado 7	Artículo 2, apartado 12
Artículo 2, apartado 8	Artículo 2, apartado 13
–	Artículo 2, apartado 14
Artículo 2, apartado 9	Artículo 2, apartado 15
–	Artículo 2, apartado 16
Artículo 2, apartado 10	Artículo 2, apartado 17
–	Artículo 2, apartado 18
–	Artículo 2, apartado 19

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
-	Artículo 2, apartado 20
-	Artículo 2, apartado 21
-	Artículo 2, apartado 22
Artículo 3, apartado 1, párrafo primero	Artículo 3, apartado 1, párrafo primero
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo tercero
Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 3, apartado 1, párrafo cuarto
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo quinto
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo sexto
Artículo 3, apartados 2 a 4	Artículo 3, apartados 2 a 4
-	Artículo 4, apartado 1
Artículo 4	Artículo 4, apartado 2
Artículo 5	-
-	Artículo 5
-	Artículo 6
-	Artículo 7
-	Artículo 8
-	Artículo 9
-	Artículo 10
-	Artículo 11
-	Artículo 12
Artículo 6, apartado 1, parte introductoria	-
-	Artículo 13, apartado 1, parte introductoria
Artículo 6, apartado 1 , letra a)	Artículo 13, apartado 1 , letra a)
-	Artículo 13, apartado 1 , letra b)
Artículo 6, apartado 1 , letra b)	Artículo 13, apartado 1 , letra c)
Artículo 6, apartado 2	-
-	Artículo 13, apartado 2
Artículo 6, apartado 3	Artículo 13, apartado 3
Artículo 6, apartado 4	-
Artículo 7	-
Artículo 7 bis	-
Artículo 7 ter	-
-	Artículo 14
-	Artículo 15
-	Artículo 16
Artículo 8	Artículo 17

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
–	Artículo 18
Artículo 9, apartados 1 y 2	Artículo 1, apartados 1 y 2
Artículo 9, apartado 3, primera frase	Artículo 19, apartado 3
Artículo 9, apartado 3, segunda a cuarta frase	Artículo 19, apartado 4
Artículo 9, apartados 4 a 7	Artículo 19, apartados 5 a 8
–	Artículo 19, apartados 9 y 10
Artículo 9 bis	–
Artículo 10, apartados 1 a 3	Artículo 20, apartados 1 a 3
–	Artículo 20, apartado 4
Artículo 11, apartado 1	Artículo 21, apartado 1
–	Artículo 21, apartado 2
Artículo 11, apartado 2	Artículo 21, apartado 3 párrafo primero
Artículo 11, apartado 3 párrafo primero	–
Artículo 11, apartado 3 párrafo segundo	Artículo 21, apartado 3, párrafo segundo
Artículo 11, apartados 4 a 6	Artículo 21, apartados 4 a 6
Artículo 12, apartados 1 a 3	Artículo 22, apartados 1 a 3
Artículo 12, apartado 4	Artículo 22, apartado 4
–	Artículo 22, apartado 5 a 7
Artículo 13, apartados 1 y 2	Artículo 23, apartado 1 y 2
–	Artículo 23, apartado 3 a 5
Artículo 14	–
Artículo 15	–
–	Artículo 24
–	Artículo 25
–	Artículo 26
–	Artículo 27
Artículo 16, apartados 1 y 2	Artículo 28, apartados 1 y 2
Artículo 16, apartado 2 bis	Artículo 28, apartado 3
Artículo 16, apartado 3	Artículo 28.4
Artículo 17	Artículo 29
–	Artículo 30
Artículo 18	Artículo 31
Artículo 19	Artículo 32
–	Artículo 33
Artículo 19, letra a)	Artículo 34
–	Artículo 35
Artículo 20	Artículo 36

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
–	Artículo 37
Artículo 21	Artículo 38
Artículo 22	Artículo 39
Anexo I	–
–	Anexo I
–	Anexo II
–	Anexo III
Anexo II	Anexo IV
Anexo III	Anexo V
Anexo IV	Anexo VI
Anexo V	Anexo VII
Anexo VI	Anexo X
Anexo VII	Anexo XI
–	Anexo XII
Anexo VIII	Anexo XIII
Anexo IX	Anexo IX
Anexo X	Anexo XIV
Anexo XI	Anexo VIII
Anexo XII	–
–	Anexo XV
–	Anexo XVI

DIRECTIVA 2009/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 23 de abril de 2009****por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo****(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de Conciliación,

Considerando lo siguiente:

(1) Gracias a la adopción de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, la Unión Europea dispone de instrumentos suplementarios para prevenir las situaciones que suponen una amenaza para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

(2) Puesto que la presente Directiva se refiere a la modificación de la Directiva 2002/59/CE, la mayoría de las obligaciones que contiene no serán aplicables a los Estados miembros que carecen de costas y puertos de mar. En consecuencia, las únicas obligaciones que se apliquen a Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia serán las relativas a los buques abanderados de esos Estados miembros, sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros de cooperar con objeto de garantizar la continuidad entre los servicios marítimos y los otros servicios modales de gestión del tráfico, en particular los de información fluvial.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 20.3.2008, p. 533), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 184 E de 22.7.2008, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 26 de febrero de 2009 y Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

(3) En virtud de dicha Directiva, los Estados miembros que sean Estados costeros han de tener la posibilidad de intercambiar la información que recogen durante las misiones de seguimiento del tráfico marítimo que realizan en las zonas de su competencia. El sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet», creado por la Comisión con el acuerdo de los Estados miembros, comprende, por una parte, una red de intercambio de datos y, por otra, una versión normalizada de los principales datos disponibles sobre los buques y sus cargas (preavisos de llegada y notificaciones). De este modo, permite localizar en la fuente y comunicar a las autoridades competentes información precisa y actualizada sobre los buques que navegan en aguas europeas, sus movimientos y sus cargas peligrosas o contaminantes, así como sobre los sucesos marítimos.

(4) En este contexto, a fin de garantizar el pleno aprovechamiento de la información recopilada, es esencial que las infraestructuras necesarias para la recogida y el intercambio de los datos previstos en la presente Directiva, establecidas por las administraciones nacionales, queden integradas en el SafeSeaNet.

(5) Entre los datos notificados e intercambiados en virtud de la Directiva 2002/59/CE, revisten especial importancia los referentes a las características precisas de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas por vía marítima. En este marco, habida cuenta de los recientes accidentes marítimos, es preciso facilitar a las autoridades costeras el acceso a la información sobre las características de los hidrocarburos transportados por mar, pues se trata de un elemento esencial para elegir las técnicas de control más adecuadas, así como ofrecerles contacto directo con los operadores que mejor conozcan los productos transportados.

(6) Los sistemas de identificación automática de buques (AIS – Automatic Identification System) que menciona el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1 de noviembre de 1974, permiten no solo mejorar las posibilidades de controlar a esos buques, sino sobre todo hacerlos más seguros en situaciones de navegación próxima. Por eso se han integrado en las disposiciones de la Directiva 2002/59/CE. Si se considera el elevado número de abordajes en los que se ven implicados buques pesqueros que, claramente, no han sido vistos por buques mercantes, o que no han visto a los buques mercantes que navegaban en su proximidad, es muy de desear ampliar dicha medida para incluir a los buques

pesqueros de eslora superior a 15 metros. En el marco del Fondo Europeo de Pesca se podrían conceder ayudas para la instalación de equipos de seguridad como el AIS a bordo de los pesqueros. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha reconocido que la publicación con fines comerciales, en Internet u otros medios, de los datos AIS transmitidos por los buques podría ser perjudicial para la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias, y ha pedido a los Gobiernos miembros de la OMI que, a reserva de lo dispuesto en sus legislaciones nacionales, disuadan de tales prácticas a todos aquellos que facilitan los datos AIS a terceros para su publicación en Internet u otros medios. Asimismo debe garantizarse la confidencialidad de la información enviada a los Estados miembros en virtud de la presente Directiva y los Estados miembros deben utilizar dicha información cumpliendo con lo dispuesto en la misma.

- (7) La obligación de equipamiento con AIS, debe interpretarse en el sentido de que el AIS debe funcionar en permanencia, excepto cuando normas o criterios internacionales protejan la información sobre navegación.
- (8) Todo Estado miembro que lo solicite debe estar autorizado a recabar información de otro Estado miembro acerca de un buque determinado y la carga peligrosa o contaminante que transporte. Dicha información debe estar disponible a través del SafeSeaNet y debe solicitarse exclusivamente por razones de seguridad marítima, protección marítima o protección del medio marino. Por consiguiente, resulta esencial que la Comisión examine los posibles problemas de seguridad de las redes y de la información.
- (9) La Directiva 2002/59/CE establece que los Estados miembros han de adoptar medidas específicas en relación con los buques cuyo comportamiento o estado puedan entrañar riesgos. A este respecto, parece conveniente añadir a la lista de estos buques aquellos que no presenten una cobertura de seguro o unas garantías financieras satisfactorias o que, según las advertencias de los prácticos o las autoridades portuarias, adolezcan de claras anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente.
- (10) De acuerdo con la Directiva 2002/59/CE, parece necesario en relación con los riesgos que entrañan las condiciones climáticas excepcionalmente desfavorables, tomar en consideración el peligro que puede suponer para la navegación la formación de hielo. Así, cuando una autoridad competente designada por un Estado miembro considere, basándose en las previsiones sobre el estado del hielo proporcionadas por un servicio de información meteorológica cualificado, que las condiciones de navegación suponen un riesgo grave para la seguridad de la vida humana o un riesgo grave de contaminación, procede que dicha autoridad advierta de ello a los capitanes de los buques que naveguen en la zona de su competen-

cia o que tengan intención de entrar o salir del puerto o los puertos situados en tal zona. Es preciso que la citada autoridad pueda tomar cuantas medidas sean oportunas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente. Los Estados miembros deben tener también la posibilidad de comprobar si la documentación oficial a bordo demuestra fehacientemente que el buque cumple los requisitos de resistencia y potencia correspondientes a la situación del hielo en la zona de que se trate.

- (11) La Directiva 2002/59/CE prevé la elaboración por parte de los Estados miembros de planes para albergar, cuando así lo exija la situación, buques en peligro en sus puertos o en cualquier otro lugar protegido en las mejores condiciones posibles, con el fin de limitar las consecuencias de los accidentes marítimos. No obstante, habida cuenta de que las Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia anejas a la Resolución A.949(23) de la Organización Marítima Internacional de 13 de diciembre de 2003 [«Resolución A.949(23) de la OMI»], fueron adoptadas después de la aprobación de la Directiva 2002/59/CE y se refieren a buques necesitados de asistencia, más que a buques en peligro, conviene modificar en consecuencia dicha Directiva. La presente Directiva se entiende sin perjuicio de las normas aplicables a las operaciones de rescate, en particular, las normas del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, en la medida en que estén en peligro vidas humanas.
- (12) Para proveer en caso de buques necesitados de asistencia, como contempla la Resolución A.949(23) de la OMI, deben designarse una o varias autoridades competentes para que tomen decisiones con objeto de reducir al mínimo los riesgos para la seguridad marítima, para la seguridad de la vida humana y del medio ambiente.
- (13) Sobre la base de la Resolución A.949(23) de la OMI y del trabajo realizado conjuntamente por la Comisión, la Agencia Europea de Seguridad Marítima («la Agencia») y los Estados miembros, es necesario precisar las disposiciones esenciales que deben recogerse en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia para así garantizar una aplicación armonizada y eficaz de esta medida y aclarar el alcance de las obligaciones impuestas a los Estados miembros.
- (14) La Resolución A.949(23) de la OMI ha de constituir la base de todos los planes que preparen los Estados miembros para responder de forma eficaz a las amenazas planteadas por los buques necesitados de asistencia. No obstante, al evaluar los riesgos asociados a esas amenazas, los Estados miembros podrán, teniendo en cuenta sus circunstancias especiales, tomar en consideración otros factores, como, por ejemplo, el uso de agua de mar para la producción de agua potable o para la generación de electricidad.

- (15) Se ha reconocido a la gente de mar como una categoría especial de trabajadores y, dada la naturaleza globalizada de la industria naviera y las diferentes jurisdicciones con las que pueden estar en contacto, necesitan una protección especial, particularmente en lo que se refiere a sus contactos con las autoridades públicas. En beneficio de una mayor seguridad marítima la gente de mar debe poder confiar en recibir un trato justo en caso de accidente marítimo. Deben respetarse sus derechos humanos y su dignidad en todo momento y todas las investigaciones de seguridad deben realizarse de manera justa y diligente. Por ello, los Estados miembros deben, de conformidad con sus legislaciones nacionales, tener en cuenta en mayor medida las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.
- (16) Cuando un buque se encuentre necesitado de asistencia, se podrá tener que adoptar una decisión relativa a la acogida de ese buque en un lugar de refugio. Esto resulta particularmente importante en situaciones que puedan causar un naufragio o suponer un peligro para el medio ambiente o la navegación. En estos casos es necesario que se tenga la posibilidad de recurrir a una autoridad un Estado miembro, según la estructura interna del Estado miembro, que tenga la experiencia requerida y las competencias para tomar las decisiones necesarias respecto a la acogida de un buque en un lugar de refugio. Resulta también importante que la decisión se tome tras una evaluación previa de la situación, basándose en la información recogida en el plan aplicable relativo a la acogida de buques en lugares de refugio. Es oportuno que esa autoridad competente tenga un carácter permanente.
- (17) Los planes de acogida de buques necesitados de asistencia deben describir con precisión la cadena de toma de decisiones sobre la alerta y el manejo de las situaciones en cuestión. Deben especificarse claramente las responsabilidades de las autoridades competentes, así como los medios de comunicación entre las partes interesadas. Los procedimientos aplicables han de garantizar que pueda adoptarse rápidamente una decisión apropiada, basada en un peritaje marítimo específico y en la información adecuada de la que disponga la autoridad competente.
- (18) Los puertos que acojan a un buque deben estar seguros de recibir una pronta indemnización por los costes y los daños que puedan derivarse de esa operación. Para ello es importante que se apliquen los convenios internacionales pertinentes. Los Estados miembros deben tratar de establecer un marco jurídico según el cual, podrían, en circunstancias excepcionales y de conformidad con la legislación comunitaria, asumir la indemnización de los costes y los perjuicios económicos que haya sufrido un puerto u otra entidad como consecuencia de la acogida de un buque. Además, la Comisión debe examinar los mecanismos existentes en materia de indemnización por los perjuicios que haya podido sufrir un puerto u otra entidad y, sobre la base de dicho examen, debe presentar y evaluar diferentes políticas.
- (19) También es conveniente que los Estados miembros, al elaborar los planes, recopilen información de los posibles lugares de refugio del litoral para que así, en caso de accidente o incidente en el mar, la autoridad competente determine clara y rápidamente las zonas más adecuadas para acoger a los buques necesitados de asistencia. Esta información pertinente debe contener una descripción de determinadas características de los lugares de que se trate y de los equipos e instalaciones disponibles para facilitar la acogida de los buques necesitados de asistencia o en lucha contra las consecuencias de un accidente o de un vertido contaminante.
- (20) Es importante proceder a la debida publicación de la lista de las autoridades competentes que han de tomar la decisión de acoger a un buque en un lugar de refugio, así como la de las autoridades responsables de recibir y dar curso a las alertas. También puede ser de utilidad que las partes que intervengan en una operación de asistencia marítima, incluidas las compañías de asistencia y remolque y las autoridades de los Estados miembros vecinos que puedan verse afectados por situaciones de peligro en el mar, puedan acceder a la información pertinente.
- (21) La ausencia de garantías financieras no exime al Estado miembro de la obligación de realizar una evaluación previa y decidir si acepta al buque en un lugar de refugio. Aunque las autoridades competentes pueden comprobar si el buque está cubierto por un seguro u otro tipo efectivo de garantía financiera que permita una indemnización adecuada de los costes y daños derivados de su acogida en un lugar de refugio, la solicitud de esa información no debe retrasar la operación de salvamento.
- (22) La función específica de las medidas de seguimiento y organización del tráfico marítimo consiste en proporcionar a los Estados miembros un conocimiento real de los buques que navegan en las aguas sometidas a su jurisdicción, haciendo posible una mayor prevención de los posibles riesgos cuando sea necesario. En este marco, el intercambio de información permite mejorar la calidad de la información recogida y facilita su tratamiento.
- (23) De conformidad con la Directiva 2002/59/CE, los Estados miembros y la Comisión han logrado grandes avances en materia de armonización del intercambio de datos por vía electrónica, especialmente en lo que respecta al transporte de mercancías peligrosas o contaminantes. Es conveniente que el SafeSeaNet, que viene desarrollándose desde 2002, se convierta en la red de referencia a escala comunitaria. SafeSeaNet debe tener como objetivo la disminución de las cargas administrativas y los costes para el sector y para los Estados miembros. También debe tener como objetivo facilitar la aplicación uniforme, cuando proceda, de las normas internacionales en materia de informes y notificación.

- (24) Los progresos realizados en el ámbito de las nuevas tecnologías, en particular sus aplicaciones espaciales como, por ejemplo, los dispositivos de seguimiento de los buques mediante balizas, los sistemas de imagen o el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), permiten hoy en día extender la vigilancia del tráfico marítimo hacia alta mar, lo cual garantiza una mayor cobertura de las aguas europeas, entre otros, mediante el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT). Para garantizar la plena integración de estos instrumentos en el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo establecido por la Directiva 2002/59/CE, es necesario que estas actividades sean objeto de plena cooperación comunitaria.
- (25) A fin de permitir ahorrar costes y evitar la instalación innecesaria de equipos a bordo de buques que naveguen en zonas marítimas cubiertas por las estaciones de base fija del AIS, los Estados miembros y la Comisión deben cooperar para establecer los requisitos para la instalación de equipos para transmitir información del LRIT y deben presentar a la OMI las medidas oportunas.
- (26) La publicación de los datos AIS y LRIT transmitidos por los buques no debe entrañar un peligro para la seguridad o la protección marítima o la protección del medio ambiente.
- (27) Con objeto de garantizar una utilización óptima y armonizada a escala comunitaria de la información recogida en virtud de la Directiva 2002/59/CE sobre seguridad marítima, la Comisión habrá de estar en condiciones, cuando proceda, de tratar, utilizar y difundir estos datos entre las autoridades designadas por los Estados miembros.
- (28) En este contexto, el desarrollo del sistema «Equasis» ha demostrado que es preciso concienciar de la importancia de la seguridad marítima a los interesados, y especialmente a los operadores del transporte marítimo. La Comisión ha de contribuir, sobre todo a través de este sistema, a la difusión de toda información relativa a la seguridad marítima.
- (29) El Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) ⁽¹⁾, centraliza las tareas de los comités creados en el marco de la normativa comunitaria pertinente sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación por los buques y protección de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques. Es oportuno por tanto sustituir el comité actual por el COSS.
- (30) Es conveniente asimismo tomar en consideración las modificaciones de los instrumentos internacionales contemplados.
- (31) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben 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 ⁽²⁾.
- (32) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique la Directiva 2002/59/CE a fin de aplicar modificaciones futuras a los convenios internacionales, protocolos, códigos y resoluciones que le afecten. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de esa Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (33) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima ⁽³⁾, la Agencia presta a la Comisión y los Estados miembros la asistencia necesaria para la aplicación de la Directiva 2002/59/CE.
- (34) Con arreglo al punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽⁴⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.
- (35) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2002/59/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones

La Directiva 2002/59/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2, apartado 2, se modifica como sigue:

a) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Salvo disposición contraria, la presente Directiva no se aplicará a»;

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

- «c) a las cisternas de los buques de arqueo bruto inferior a 1 000 toneladas y las provisiones y el equipo de los buques para su utilización a bordo de todos los buques.»

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) la letra a) se modifica como sigue:

- i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Instrumentos internacionales pertinentes»: los instrumentos siguientes, en su versión actualizada,»

ii) se añaden los siguientes guiones:

«— “Resolución A.917(22) de la OMI”, la Resolución 917(22) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA)” de a bordo, enmendada por la Resolución A.956(23) de la OMI,

«— Resolución A.949(23) de la OMI”, la Resolución 949(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”,

«— Resolución A.950(23) de la OMI”, la Resolución 950(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Servicios de asistencia marítima (MAS)”,

«— Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo”: las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la OMI de 27 de abril de 2006, aprobadas por el Consejo de administración de la OIT en su 296ª sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006.»;

b) la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

- «k) “autoridades competentes”: las autoridades y organizaciones designadas por los Estados miembros para el desempeño de las funciones derivadas de la presente Directiva;»;

c) se añaden las siguientes letras:

- «s) “SafeSeaNet”, sistema comunitario de intercambio de información marítima creado por la Comisión en cooperación con los Estados miembros a fin de garantizar la aplicación de la normativa comunitaria;

- t) “servicio regular”, una serie de travesías efectuadas entre dos o más puertos, bien ajustándose a unos

horarios públicos, bien con un grado de regularidad o frecuencia que constituya una serie sistemática reconocible;

- u) “buque pesquero”, cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos acuáticos vivos;

- v) “buque necesitado de asistencia”, un buque en una situación que pueda causar su naufragio o suponer un peligro para el medio ambiente o la navegación, esto se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el Convenio SAR sobre el rescate de personas;

- w) “LRIT”: sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de buques de conformidad con la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.».

3) Se insertan los siguientes artículos:

«Artículo 6 bis

Uso de los sistemas de identificación automática (AIS) por los buques pesqueros

Todo buque pesquero de una eslora total superior a 15 metros que esté abanderado en un Estado miembro y matriculado en la Comunidad, o que faene en las aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro, o desembarque su captura en el puerto de un Estado miembro, deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el anexo II, parte I, punto 3, con un sistema de identificación automática AIS (clase A) que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

Los buques pesqueros equipados con un sistema AIS lo mantendrán en funcionamiento en todo momento. En circunstancias excepcionales, el sistema AIS podrá ser desconectado si el capitán lo considera necesario para la seguridad de su buque.

Artículo 6 ter

Uso de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)

1. Los buques a los que sean aplicables la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las normas de rendimiento y los requisitos operativos establecidos por la OMI, llevará equipamiento LRIT, de conformidad con dicha Regla cuando entren en un puerto de un Estado miembro.

Los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer los requisitos relativos a la instalación de equipos para transmitir información LRIT a bordo de los buques que naveguen en zonas cubiertas por estaciones de base fija del AIS de los Estados miembros, y presentará a la OMI las medidas oportunas.

2. La Comisión y los Estados miembros cooperarán con el fin de establecer un Centro Europeo de Datos LRIT encargado de procesar la información sobre la identificación y el seguimiento de largo alcance.».

4) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

Requisitos de información para el transporte de mercancías peligrosas

1. No podrá presentarse ninguna mercancía peligrosa o contaminante para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia del tamaño del buque, en un puerto de un Estado miembro sin la entrega al capitán o al operador, antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga la siguiente información:

- a) la información enumerada en el anexo I, punto 2;
- b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio Marpol, la ficha de datos de seguridad con las características fisicoquímicas de los productos entre ellas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C, así como los demás datos que, de conformidad con la Resolución MSC. 150 (77) de la OMI, deben constar en la ficha de datos de seguridad;
- c) número de teléfono de emergencia del expedidor o de cualquier otra persona u organismo que posea información sobre las características fisicoquímicas de los productos y sobre las medidas que se han de adoptar en caso de urgencia.

2. Los buques procedentes de un puerto no comunitario que entren en un puerto de un Estado miembro, y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, deben estar en posesión de una declaración del expedidor que contenga la información exigida en virtud del apartado 1, letras a), b) y c) del presente artículo.

3. Será competencia y responsabilidad del expedidor facilitar al capitán o al operador dicha declaración y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda efectivamente a la declarada de conformidad con el párrafo 1.».

5) El artículo 14, apartado 2, letra c), se sustituye por el texto siguiente:

«c) los Estados miembros, previa petición, utilizando el SafeSeaNet y en la medida en que sea estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o protección del medio ambiente marino, deben poder transmitir información sobre el buque y la carga peligrosa o

contaminante a bordo, a las autoridades nacionales o locales competentes de otro Estado miembro sin demora.».

6) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Exenciones

1. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de los requisitos de los artículos 4 y 13 a los servicios regulares efectuados entre puertos situados en su territorio cuando se hayan cumplido las condiciones siguientes:

- a) que la compañía que realice esos servicios regulares elabore y mantenga actualizada una lista de los buques que usa para este servicio y la transmita a la autoridad competente;
- b) que respecto de cada travesía efectuada, la información contemplada en el anexo I, partes 1 o 3 según convenga, se mantenga a disposición de la autoridad competente a petición de esta. La compañía deberá establecer un sistema interno que garantice las 24 horas del día la transmisión de estas informaciones en formato electrónico y sin demora, tras haber recibido la solicitud correspondiente, a la autoridad competente, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, o con el artículo 13, apartado 4, según convenga;
- c) que se notifique al puerto de destino o a la autoridad competente, de conformidad con el artículo 4 o el artículo 13, según convenga, toda diferencia de tres horas o más con respecto a la hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación del práctico;
- d) que solamente se concedan exenciones a buques determinados para un servicio específico.

A los efectos del párrafo primero, un servicio solamente se considerará regular si está previsto prestarlo durante un mes como mínimo.

Las exenciones de los requisitos del artículo 4 y el artículo 13 se limitarán a los viajes de una duración máxima prevista de doce horas.

2. Cuando dos o más Estados, de los que por lo menos uno sea un Estado miembro, exploten un servicio regular internacional, cualquiera de los Estados miembros participantes podrá reclamar a los demás Estados miembros que se conceda una exención a dicho servicio. Todos los Estados miembros que participen, incluidos los Estados miembros ribereños afectados, colaborarán en la concesión de una exención al servicio en cuestión con arreglo a las condiciones establecidas en el apartado 1.

3. Los Estados miembros verificarán periódicamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en los apartados 1 y 2. Si alguna de ellas dejara de cumplirse, retirarán inmediatamente el beneficio de la exención a la compañía interesada.

4. Los Estados miembros remitirán a la Comisión una lista de compañías y buques exentos en virtud del presente artículo, así como toda actualización de dicha lista.»

7) En el artículo 16, apartado 1, se añaden las siguientes letras:

«d) los buques que no hayan notificado los certificados de seguro o de garantía financiera o carezcan de ellos, con arreglo a la legislación comunitaria y a la normativa internacional;

e) los buques que, según las advertencias de los prácticos o las autoridades portuarias, presenten aparentes anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente.»

8) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 18 bis

Medidas en caso de riesgos debidos al hielo

1. Cuando las autoridades competentes consideren que, debido al estado del hielo, existe un riesgo grave para la seguridad de la vida humana en el mar o para la protección de sus zonas marítimas o costeras, o de las zonas marítimas o costeras de otros Estados:

a) facilitarán a los capitanes de los buques que se encuentren en las zonas de su competencia o deseen entrar o salir de uno de sus puertos la debida información sobre el estado del hielo, las rutas recomendadas y los servicios de rompehielos existentes en la zona de su competencia;

b) podrán solicitar, sin perjuicio del deber de asistencia a los buques necesitados de asistencia y demás obligaciones derivadas de la normativa internacional aplicable, que los buques que se encuentren en las zonas en cuestión y deseen entrar o salir de un puerto o una terminal, o salir de un fondeadero, cumplan los requisitos de resistencia y potencia correspondientes a la situación del hielo en la zona de que se trate.

2. Las medidas adoptadas en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 se basarán, en lo que respecta a los datos sobre el estado del hielo, en los pronósticos acerca de la situación del hielo y las condiciones meteorológicas facilitados por un servicio cualificado de información meteorológica reconocido por el Estado miembro.»

9) El artículo 19 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2 se añade el párrafo siguiente:

«A tal fin, transmitirán a las autoridades nacionales competentes, si estas así lo solicitan, la información contemplada en el artículo 12.»;

b) se añade el siguiente apartado:

«4. De conformidad con su Derecho nacional, los Estados miembros tendrán en cuenta las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo en aguas de su jurisdicción.»

10) El artículo 20 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 20

Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia

1. Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes que posean la experiencia necesaria y la competencia para poder tomar, en el momento de las operaciones, decisiones independientes por su propia iniciativa respecto de la acogida de buques necesitados de asistencia.

2. La autoridad o autoridades a que hace referencia el apartado 1 podrán, según convenga, y en particular en caso de amenaza para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, adoptar cualquiera de las medidas incluidas en la lista, no exhaustiva, del anexo IV.

3. La autoridad o autoridades a que hace referencia el apartado 1 se reunirán periódicamente para intercambiar experiencias y conocimientos especializados y mejorar las medidas adoptadas en virtud del presente artículo. Podrán reunirse en cualquier momento, debido a circunstancias particulares.»

11) Se añaden los artículos siguientes:

«Artículo 20 bis

Planes de acogida de buques necesitados de asistencia

1. Los Estados miembros elaborarán planes para la acogida de buques con el fin de responder a los riesgos que entrañen los buques necesitados de asistencia que se encuentren en aguas de su jurisdicción, incluidas, en su caso, las amenazas para la vida humana y el medio ambiente. La autoridad o autoridades mencionadas en el artículo 20 participarán en la elaboración y realización de dichos planes.

2. Los planes contemplados en el apartado 1 se elaborarán previa consulta a las partes interesadas y sobre la base de las Resoluciones A.949(23) y A.950(23) de la OMI, e incluirán como mínimo la siguiente información:

- a) identidad de la autoridad o de las autoridades encargadas de recibir y dar curso a las alertas;
- b) identidad de la autoridad competente de evaluar la situación, y tomar una decisión de admisión o de rechazo de un buque necesitado de asistencia en el lugar de refugio establecido;
- c) información sobre el litoral del Estado miembro y todos aquellos elementos que permitan efectuar una evaluación previa y una toma rápida de decisiones en relación con el lugar de refugio para un buque, con inclusión de los factores ambientales, económicos y sociales y las condiciones naturales;
- d) procedimientos de evaluación para la admisión o rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio;
- e) medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación;
- f) procedimientos de coordinación y decisión internacionales;
- g) procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.

3. Los Estados miembros publicarán el nombre, así como las direcciones de contacto, de las autoridades mencionadas en el artículo 20 y de las autoridades designadas para recibir y atender las alertas.

Los Estados miembros notificarán, previa petición, la información pertinente sobre los planes a los Estados miembros vecinos.

Al seguir los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, los Estados miembros velarán por que la información pertinente se facilite a las partes implicadas en las operaciones.

Si así lo solicitan los Estados miembros, la información recibida con arreglo a los párrafos segundo y tercero estará sometida a la obligación de confidencialidad.

4. Los Estados miembros informarán a la Comisión a más tardar el 30 de noviembre de 2010 de las medidas adoptadas en aplicación del presente artículo.

Artículo 20 ter

Decisión sobre la acogida de buques

La autoridad o autoridades mencionadas en el artículo 20 se pronunciarán sobre la admisión de un buque en un lugar de refugio tras una evaluación previa de la situación, efectuada sobre la base de los planes mencionados en el artículo 20 bis. Dicha autoridad o autoridades velarán por que los buques sean acogidos en un lugar de refugio si consideran que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente.

Artículo 20 quater

Garantía financiera e indemnización

1. La ausencia de certificado de seguro en el sentido del artículo 6 de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (*), no dispensará a un Estado miembro de la evaluación previa ni de la decisión contempladas en el artículo 20 ter y no será, en sí misma, considerada razón suficiente para que un Estado miembro se niegue a acoger a un buque en un lugar de refugio.

2. Sin perjuicio del apartado 1, a la hora de acoger a un buque en un lugar de refugio, un Estado miembro podrá pedir al operador, al agente o al capitán del buque que presente un certificado de seguro en el sentido del artículo 6 de la Directiva 2009/20/CE. La solicitud de presentación de este certificado no debe retrasar la acogida del buque necesitado de asistencia.

Artículo 20 duodecies

Examen de la Comisión

La Comisión examinará los mecanismos existentes en los Estados miembros en materia de indemnización por los perjuicios económicos que hayan podido sufrir un puerto u otra entidad como consecuencia de una decisión adoptada de conformidad con el artículo 20, apartado 1. Sobre la base de dicho examen, la Comisión presentará y evaluará diferentes políticas. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 31 de diciembre de 2011 sobre los resultados de dicho examen.

(*) DO L 131 de 28.5.2009, p. 128.»

12) Se inserta el siguiente artículo:

«Artículo 22 bis

SafeSeaNet

1. Los Estados miembros crearán sistemas nacionales o locales de gestión de la información marítima al objeto de garantizar el tratamiento de la información prevista en la presente Directiva.

2. Los sistemas creados en aplicación del apartado 1 harán posible la plena utilización de la información recogida y cumplirán, en particular, las condiciones establecidas en el artículo 14.

3. A fin de garantizar un intercambio eficaz de la información contemplada en la presente Directiva, los Estados miembros velarán por que los sistemas nacionales o locales creados para recoger, tratar y conservar la información a que hace referencia la presente Directiva puedan interconectarse con el SafeSeaNet. La Comisión garantizará que el SafeSeaNet sea operativo las 24 horas del día. La descripción y los principios básicos del SafeSeaNet se recogen en el anexo III.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, cuando se opere en el ámbito de acuerdos intracomunitarios o en el marco de acuerdos regionales o proyectos transfronterizos, interregionales o transnacionales en la Comunidad, los Estados miembros garantizarán que los sistemas o las redes de información que se desarrollen cumplen los requisitos de la presente Directiva y sean compatibles y estén interconectados con el sistema comunitario de intercambio de información marítima, SafeSeaNet.»

13) El artículo 23 queda modificado como sigue:

a) se sustituye la letra c) por el texto siguiente:

«c) ampliar la cobertura del sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo y actualizarlo con vistas a mejorar la identificación y el seguimiento de los buques, teniendo en cuenta los avances en los campos de las tecnologías de la información y de las comunicaciones. A tal fin, los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer, cuando sea necesario, sistemas obligatorios de notificación, servicios de tráfico marítimo obligatorios y sistemas apropiados de organización del tráfico, con vistas a su presentación a la OMI para su homologación; asimismo, cooperarán en los organismos regionales o internacionales correspondientes en la creación de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance;»

b) se añade la letra siguiente:

«e) garantizar la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas nacionales utilizados para gestionar la información contemplada en el anexo I, desarrollar y actualizar el SafeSeaNet;».

14) Se inserta el siguiente artículo:

«Artículo 23 bis

Tratamiento y gestión de la información sobre seguridad marítima

1. La Comisión se hará cargo, en su caso, del tratamiento, la utilización y la difusión entre las autoridades designadas por los Estados miembros de la información recogida en virtud de la presente Directiva.

2. Cuando proceda, la Comisión contribuirá a la creación y al funcionamiento de sistemas de recogida y difusión de datos sobre seguridad marítima, especialmente a través del sistema "Equasis" o de cualquier otro sistema de carácter público equivalente.».

15) El artículo 24 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 24

Confidencialidad de la información

1. Los Estados miembros, de conformidad con el Derecho comunitario o con sus legislaciones nacionales, tomarán las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información que se les envíe en virtud de la presente Directiva y solo la utilizarán cumpliendo con lo dispuesto en la misma.

2. La Comisión examinará los problemas que se puedan plantear en el ámbito de la seguridad de las redes y la información, y propondrá toda modificación oportuna del anexo III para mejorar la seguridad de la red.».

16) Los artículos 27 y 28 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 27

Modificaciones

1. Las referencias a los instrumentos de la OMI y de la Comunidad, las definiciones recogidas en el artículo 3 y los anexos podrán modificarse a fin de adaptarlos a las normas comunitarias o internacionales que se hayan adoptado, modificado o que hayan entrado en vigor, en la medida en que dichas modificaciones no amplíen el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 28, apartado 2.

2. Los anexos I, III y IV podrán modificarse a la luz de la experiencia adquirida con la presente Directiva, en la medida en que dichas modificaciones no amplíen el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 28, apartado 2.

Artículo 28

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

(*) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.»

17) En el anexo I, el guión X del punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«— X. varios:

— características y cantidad estimada de combustible de caldera para los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000 toneladas,

— condiciones de navegación.»

18) En el anexo II, parte I, se añade el texto siguiente:

«3. Buques pesqueros

Los buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros estarán sometidos al requisito de llevar el equipo previsto en el artículo 6 bis de acuerdo con el siguiente calendario:

— buques pesqueros de eslora total superior o igual a 24 metros e inferior a 45 metros, a más tardar el 31 de mayo de 2012,

— buques pesqueros de eslora total superior o igual a 18 metros e inferior a 24 metros, a más tardar el 31 de mayo de 2013,

— buques pesqueros de eslora total superior o igual a 15 metros e inferior a 18 metros, a más tardar el 31 de mayo de 2014.

Los buques pesqueros de reciente construcción con una eslora superior a 15 metros estarán sometidos al requisito de llevar el equipo previsto en el artículo 6 bis a partir de 30 de noviembre de 2010.»

19) El anexo III se sustituye por el anexo a la presente Directiva.

Artículo 2

Incorporación al derecho interno

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el 30 de noviembre de 2010. Transmitirán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten tales disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

Artículo 3

Entrada en vigor

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

*Artículo 4***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

ANEXO

«ANEXO III

MENSAJES ELECTRÓNICOS Y SAFESEANET**1. Concepto general y arquitectura**

El sistema comunitario de intercambio de información marítima, SafeSeaNet, permitirá la recepción, el almacenamiento, la recuperación y el intercambio de información para la seguridad marítima, la seguridad portuaria y marítima, la protección del medio marino y la eficacia del tráfico y del transporte marítimos.

SafeSeaNet es un sistema especializado creado para facilitar el intercambio de información en formato electrónico entre los Estados miembros y para proporcionar a la Comisión la información pertinente según la legislación comunitaria. Se compone de una red de sistemas nacionales SafeSeaNet que se encuentran en los Estados miembros y un SafeSeaNet central que actúa de punto nodal.

La red SafeSeaNet vinculará todos los sistemas nacionales de SafeSeaNet e incluye el sistema SafeSeaNet central.

2. Gestión, funcionamiento, desarrollo y mantenimiento de SafeSeaNet**2.1. Responsabilidades****2.1.1. Sistemas nacionales de SafeSeaNet**

Los Estados miembros crearán y se ocuparán del mantenimiento de un sistema nacional de SafeSeaNet que permita el intercambio de información marítima entre usuarios autorizados bajo la responsabilidad de una autoridad nacional competente (ANC).

La ANC será responsable de la gestión del sistema nacional, que incluye la coordinación de usuarios y suministradores de datos a nivel nacional, así como de garantizar que se designen UN LOCOCODES y que se establezcan y mantengan la infraestructura informática nacional necesaria y los procedimientos descritos en el documento de control del interfaz y de las funcionalidades al que se hace referencia en el punto 2.3.

El sistema nacional SafeSeaNet permitirá la interconexión de usuarios, autorizados bajo la responsabilidad de la ANC y podrá ser accesible para los participantes en el transporte marítimo identificados (propietarios de buques, agentes, capitanes, operadores y otros) siempre que cuenten con la autorización de la ANC, en particular para facilitar la presentación de informes por vía electrónica de conformidad con la legislación comunitaria.

2.1.2. Sistema central SafeSeaNet

La Comisión es responsable de la gestión y el desarrollo a nivel de política del sistema central SafeSeaNet y de la supervisión del sistema SafeSeaNet, en cooperación con los Estados miembros mientras que, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, la Agencia, en cooperación con los Estados miembros y la Comisión, es responsable de la aplicación técnica.

El sistema SafeSeaNet Central que actúa como nodo interconectará todos los sistemas nacionales SafeSeaNet y establecerá la infraestructura informática necesaria y los procedimientos tal como se describen en el "Documento de control del interfaz y de las funcionalidades" a que se hace referencia en el apartado 2.3.

2.2. Principios de gestión

La Comisión creará un grupo de gestión de alto nivel, que adoptará su reglamento interno, compuesto por representantes de los Estados miembros y de la Comisión para:

- formular recomendaciones para mejorar la eficacia y la seguridad de SafeSeaNet,
- facilitar orientaciones adecuadas para desarrollo de SafeSeaNet,
- asistir a la Comisión en la revisión del rendimiento de SafeSeaNet,
- aprobar el documento de control del interfaz y de las funcionalidades a que se hace referencia en el apartado 2.3 y sus futuras modificaciones.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2.3. Documento de control del interfaz y de las funcionalidades y documentación técnica de SafeSeaNet

La Comisión desarrollará y mantendrá, en estrecha cooperación con los Estados miembros, un documento de control del interfaz y de las funcionalidades (IFCD).

Este IFCD describirá en detalle los requisitos de rendimiento y los procedimientos aplicables a los elementos nacionales y centrales del SafeSeaNet con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación comunitaria pertinente.

El IFCD incluirá normas sobre:

- orientaciones en materia de derechos de acceso para la gestión de la calidad de los datos,
- especificaciones en materia de seguridad de la transmisión y de intercambio de datos, y
- el archivo de la información a nivel nacional y central.

El IFCD indicará los medios de almacenamiento y disponibilidad de la información sobre productos peligrosos y contaminantes relativos a los servicios regulares para los que se ha concedido una exención de conformidad con el artículo 15.

La Agencia, en cooperación con los Estados miembros, elaborará la documentación técnica relativa al SafeSeaNet, como las normas sobre el formato del intercambio de datos, los manuales para los usuarios y las especificaciones de seguridad de la red.

3. Intercambio de datos a través de SafeSeaNet

El sistema utilizará normas de la industria y tendrá la capacidad de interactuar con los sistemas públicos y privados utilizados para crear, facilitar o recibir información en el marco del SafeSeaNet.

La Comisión y los Estados miembros cooperarán para examinar la viabilidad y el desarrollo de funcionalidades que, en la medida de lo posible garanticen que los suministradores de datos, incluidos capitanes, propietarios de buques, agentes, operadores, cargadores y las autoridades competentes tengan que transmitir la información una sola vez. Los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida sea accesible para su uso en todos los sistemas de información, notificación y de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS) pertinentes.

Los mensajes electrónicos intercambiados de conformidad con la presente Directiva y la correspondiente legislación comunitaria se distribuirán a través de SafeSeaNet. Para ello, los Estados miembros desarrollarán y mantendrán las interfaces necesarias para la transmisión de datos por vía electrónica a SafeSeaNet.

Cuando las normas internacionales admitan el encaminamiento de la información LRIT relativa a buques de terceros países, las redes SafeSeaNet se utilizarán para distribuir entre los Estados miembros, con un nivel de seguridad apropiado, la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 *ter* de la presente Directiva.

4. Seguridad y derechos de acceso

Los sistemas central y nacionales de SafeSeaNet cumplirán los requisitos de la presente Directiva relativos a la confidencialidad de la información así como los principios de seguridad y las especificaciones descritas en el IFCD respecto a los derechos de acceso.

Los Estados miembros identificarán a todos los usuarios a los que, de conformidad con el IFCD, se atribuirán un papel y una serie de derechos de acceso.»

DIRECTIVA 2009/18/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 23 de abril de 2009****por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo****(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Es preciso mantener un elevado nivel de seguridad en el transporte marítimo europeo y adoptar todo tipo de medidas para reducir el número de siniestros e incidentes marítimos.
- (2) La realización diligente de investigaciones técnicas sobre los siniestros marítimos mejora la seguridad marítima, al contribuir a la prevención de tales siniestros, que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino.

(3) En su resolución sobre el refuerzo de la seguridad marítima, de 21 de abril de 2004 ⁽⁴⁾, el Parlamento Europeo instó a la Comisión a que presentara una propuesta de directiva sobre la investigación de accidentes marítimos.

(4) En virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 (en lo sucesivo, «la CNUDM») el Estado ribereño tiene derecho a investigar las causas de cualquier siniestro marítimo que se produzca en su mar territorial y pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a dicho Estado.

(5) En virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la CNUDM, todo Estado del pabellón adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o incidentes de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones.

(6) La regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1 de noviembre de 1974 (en lo sucesivo, «SOLAS 74»), el Convenio internacional sobre líneas de carga, de 5 de abril de 1966, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, establecen las obligaciones de los Estados del pabellón de llevar a cabo la investigación de siniestros y comunicar a la Organización Marítima Internacional (OMI) los resultados correspondientes.

(7) El Código para la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI anejo a la Resolución A.996(25) de la Asamblea de la OMI, de 29 de noviembre de 2007, recuerda que los Estados del pabellón están obligados a garantizar que las investigaciones en materia de seguridad marítima sean llevadas a cabo por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. Dicho Código también exige que los Estados del pabellón estén en condiciones de facilitar investigadores cualificados a ese fin, con independencia de la localización del siniestro o incidente.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 30.3.2008, p. 546), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 184 E de 22.7.2008, p. 23). Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 26 de febrero de 2009 y Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO C 104 E de 30.4.2004, p. 730.

- (8) Debe tenerse en cuenta el Código para la investigación de siniestros e incidentes anejo a la Resolución A.849(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997 (en lo sucesivo, «el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos»), por el que se establece un enfoque común en la investigación de seguridad respecto de siniestros e incidentes marítimos y en el que se contempla la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros e incidentes. Se deben tener en cuenta también las Resoluciones A.861(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997, y MSC.163(78) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, de 17 de mayo de 2004, que ofrecen una definición de «registradores de datos de la travesía».
- (9) Se ha reconocido a la gente de mar como una categoría especial de trabajadores y, dada la naturaleza globalizada de la industria naviera y las diferentes jurisdicciones con las que pueden estar en contacto, necesitan una protección especial, particularmente en lo que se refiere a sus contactos con las autoridades públicas. En beneficio de una mayor seguridad marítima la gente de mar debe poder confiar en recibir un trato justo en caso de accidente marítimo. Deben respetarse sus derechos humanos y su dignidad en todo momento y todas las investigaciones de seguridad deben realizarse de manera justa y diligente. Por ello, los Estados miembros deben, de conformidad con sus legislaciones nacionales, tener en cuenta en mayor medida las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.
- (10) Los Estados miembros, actuando dentro del marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos deben proteger las declaraciones de los testigos tras un accidente e impedir que se utilicen para fines distintos de las investigaciones de seguridad, con objeto de evitar que se tome cualquier medida discriminatoria o de represalia contra los testigos por haber participado en las investigaciones.
- (11) En virtud 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⁾, los Estados miembros han de definir, en el marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos, un estatuto legal que les permita, a ellos y a otros Estados miembros con intereses de consideración, participar, colaborar o, cuando así esté previsto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, realizar toda investigación sobre siniestros o incidentes marítimos en que se haya visto envuelto cualquier transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad.
- (12) La Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo ⁽²⁾, establece que los Estados miembros cumplirán lo dispuesto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos y garantizarán que los resultados de la investigación de accidentes se publiquen lo antes posible tras su conclusión.
- (13) Es de vital importancia realizar de una manera imparcial las investigaciones de seguridad de siniestros e incidentes en los que hayan intervenido buques de navegación marítima, u otros buques en puertos u otras zonas marítimas restringidas, para establecer eficazmente las circunstancias y las causas de tales siniestros o incidentes. Por eso esas investigaciones deben ser llevadas a cabo por investigadores cualificados bajo el control de un organismo o entidad independiente dotado de las competencias necesarias, con objeto de evitar cualquier posible conflicto de intereses.
- (14) Los Estados miembros deberán, velar por que, con arreglo a sus legislaciones relativas a las competencias de las autoridades responsables de la investigación judicial y en colaboración con las mismas, cuando proceda, los responsables de la investigación técnica puedan desempeñar su cometido en las mejores condiciones posibles.
- (15) La presente Directiva se entiende sin perjuicio de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽³⁾.
- (16) Los Estados miembros han de garantizar que su ordenamiento jurídico les permita, a ellos y a otros Estados miembros con intereses de consideración, realizar, participar o colaborar en la investigación de accidentes, en virtud de lo dispuesto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.
- (17) En principio, cada siniestro o incidente marítimo debe ser objeto de una única investigación llevada a cabo por un Estado miembro o por un Estado miembro investigador principal con la participación de otros Estados con intereses de consideración. En casos excepcionales, debidamente justificados, en los que dos o más Estados miembros estén implicados por motivos relacionados con el pabellón del buque en cuestión, la localización del siniestro o la nacionalidad de las víctimas, podrían llevarse a cabo investigaciones paralelas.
- (18) Un Estado miembro podrá delegar en otro la función de investigador principal de la investigación de seguridad respecto de un siniestro o incidente marítimo (en lo sucesivo denominada «la investigación de seguridad») o tareas específicas de la investigación, si así lo deciden de mutuo acuerdo.

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

⁽²⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽³⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (19) Los Estados miembros harán lo posible para no cobrar por los gastos de la asistencia solicitada en el marco de las investigaciones de seguridad en las que participen dos o más Estados miembros. En caso de que se requiera la asistencia de un Estado miembro que no participe en la investigación de seguridad, los Estados miembros se pondrán de acuerdo sobre el reembolso de los gastos ocasionados.
- (20) En virtud de la regla V/20 del SOLAS 74, los buques de pasaje y todos los buques de un arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 deben estar equipados con un sistema registrador de datos de la travesía que facilite la investigación de accidentes. Habida cuenta de su importancia en la elaboración de una política de prevención de los accidentes marítimos, es conveniente exigir sistemáticamente el emplazamiento de estos equipos a bordo de los buques en viajes nacionales o internacionales con escalas en puertos comunitarios.
- (21) Los datos que suministren los sistemas registradores de datos de la travesía u otros dispositivos electrónicos pueden utilizarse tanto de manera retrospectiva a raíz de un siniestro o incidente, para investigar sus causas, como con carácter preventivo, para adquirir conocimientos sobre las circunstancias que provocan tales situaciones. Los Estados miembros han de velar por que, cuando existan dichos datos, estos reciban una utilización correcta para ambos fines.
- (22) Conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (denominada en lo sucesivo «la Agencia») debe colaborar con los Estados miembros a fin de desarrollar soluciones técnicas y prestar asistencia técnica en relación con la aplicación de la legislación comunitaria. En el ámbito de la investigación de los accidentes marítimos, la Agencia debe efectuar la tarea específica de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el desarrollo, dentro del respeto a los diferentes ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, de una metodología común para investigar los accidentes marítimos según los principios internacionales acordados.
- (23) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1406/2002, la Agencia facilita la cooperación en el apoyo dado por los Estados miembros en actividades referentes a las investigaciones y análisis de informes existentes de investigación de los accidentes.
- (24) Toda experiencia pertinente extraída de las investigaciones de seguridad debe tenerse en cuenta en el desarrollo o modificación de una metodología común para investigar los siniestros o incidentes marítimos.
- (25) Los Estados miembros y la Comunidad deben tener debidamente en cuenta las recomendaciones sobre seguridad formuladas como resultado de una investigación de seguridad.
- (26) Habida cuenta de que el propósito de las investigaciones técnicas de seguridad es prevenir siniestros e incidentes marítimos, las conclusiones y las recomendaciones sobre seguridad no deben en ningún caso determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa.
- (27) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, mejorar la seguridad marítima en la Comunidad para reducir con ello el riesgo de siniestros futuros, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión o a los efectos de la acción, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar tal objetivo.
- (28) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva 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⁽²⁾.
- (29) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique la presente Directiva a fin de aplicar modificaciones futuras a los convenios internacionales, protocolos, códigos y resoluciones que le afecten. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (30) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor»⁽³⁾, se anima a los Estados miembros a que elaboren, para sí mismos y en interés de la Comunidad, sus propios cuadros, en los que mostrarán, en la medida de lo posible, la correspondencia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a que hagan públicos dichos cuadros.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

1. El objeto de la presente Directiva es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de siniestros marítimos futuros:

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- a) facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad y el correcto análisis de los siniestros e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, y
- b) garantizando la elaboración de informes precisos y puntuales acerca de las investigaciones de seguridad, así como de propuestas de medidas correctivas.

2. Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud de la presente Directiva no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, los Estados miembros garantizarán que el organismo o entidad de investigación (en lo sucesivo, «el organismo de investigación») no se abstenga de informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo por que de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los siniestros e incidentes marítimos que:

- a) afecten a buques que enarboles el pabellón de uno de los Estados miembros;
- b) se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de los Estados, tal como las define la CNUDM, o
- c) afecten a otros intereses de consideración de los Estados miembros.

2. La presente Directiva no se aplicará a los siniestros e incidentes marítimos que sólo afecten a:

- a) buques de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques pertenecientes a un Estado miembro o explotados por él y utilizados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales;
- b) buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de 12 pasajeros con fines comerciales;
- c) buques de navegación interior utilizados en vías navegables interiores;
- d) buques de pesca con una eslora inferior a 15 metros;
- e) unidades fijas de perforación mar adentro.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- 1) «Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos»: el Código para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, adoptado por la Organización Marí-

tima Internacional (OMI) anejo a la Resolución A.849(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997, en su versión actualizada;

- 2) los términos que se enumeran a continuación se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos:

- a) «siniestro marítimo»;
- b) «siniestro muy grave»;
- c) «incidente marítimo»;
- d) «investigación de seguridad respecto de un siniestro o incidente marítimo»;
- e) «Estado investigador principal»;
- f) «Estado con intereses de consideración»;

- 3) los términos «siniestro grave» se entenderán de conformidad con las definiciones actualizadas que figuran en la Circular MSC-MEPC.3/Circ.3 del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino de 18 de diciembre de 2008 de la OMI;

- 4) por «Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo» se entenderán las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la OMI de 27 de abril de 2006 y aprobadas por el Consejo de administración de la Organización Internacional del Trabajo en su 296ª sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006;

- 5) los términos «transbordador de carga rodada» y «nave de pasaje de gran velocidad» se entenderán de conformidad con lo definido en el artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE;

- 6) el término «registrador de datos de la travesía (en lo sucesivo, «el RDT»)» se entenderá de conformidad con lo definido en las Resoluciones A.861(20) de la Asamblea de la OMI y MSC.163(78) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI;

- 7) por «recomendación sobre seguridad» se entenderá cualquier propuesta, también con fines de registro y control, que formule:

- a) el organismo de investigación del Estado que investigue o que desempeñe la función de investigador principal de seguridad, basándose en la información obtenida en dicha investigación; o, en su caso;

- b) la Comisión, basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados de las investigaciones de seguridad realizadas.

Artículo 4

Estatuto de la investigación de seguridad

1. De conformidad con sus ordenamientos jurídicos, los Estados miembros definirán el estatuto legal de la investigación de seguridad de modo que estas investigaciones puedan ser efectuadas de la manera más eficaz y rápida posible.

Los Estados miembros garantizarán, con arreglo a sus respectivas legislaciones y, en su caso, a través de la colaboración con las autoridades responsables de la investigación judicial, que las investigaciones de seguridad:

- a) se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa, y
- b) no puedan verse indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de tales investigaciones.

2. Las normas que establezcan los Estados miembros incluirán, de conformidad con el marco de cooperación permanente contemplado en el artículo 10, disposiciones que permitan:

- a) la colaboración y la asistencia mutua en las investigaciones de seguridad que lleven a cabo otros Estados miembros, así como la delegación en otro Estado miembro de la función de investigador principal con arreglo al artículo 7, y
- b) la coordinación de las actividades de sus organismos de investigación respectivos, en la medida en que sea preciso para lograr el objetivo de la presente Directiva.

Artículo 5

Obligación de investigar

1. Cada Estado miembro velará por que el organismo de investigación a que se refiere el artículo 8 lleve a cabo una investigación de seguridad cuando se produzcan siniestros marítimos muy graves que:

- a) afecten a buques que enarboles su pabellón, con independencia de la localización del siniestro;
- b) se produzcan en su mar territorial o sus aguas interiores, tal como las define la CNUDM, con independencia del pabellón que enarboles los buques que se vean implicados en el siniestro, o
- c) afecten a intereses de consideración del Estado miembro, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarboles los buques que se vean implicados.

2. Además, en el caso de siniestros graves, el organismo de investigación llevará a cabo una evaluación previa para decidir si procede o no realizar una investigación de seguridad. Cuando el

organismo de investigación decida que no procede realizar una investigación de seguridad, las razones de dicha decisión se registrarán y notificarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 3.

En el caso de otro tipo de siniestro o incidente marítimo, el organismo de investigación decidirá si procede o no realizar una investigación de seguridad.

En las decisiones mencionadas en los párrafos primero y segundo, el organismo de investigación tendrá en cuenta la gravedad del siniestro o incidente marítimo, el tipo de buque y de carga implicados y la posibilidad de prevenir futuros siniestros e incidentes de los resultados de la investigación de seguridad.

3. El organismo de investigación del Estado miembro investigador principal determinará, en colaboración con los organismos equivalentes de los demás Estados con intereses de consideración, el alcance y las modalidades prácticas de la investigación de seguridad, obrando de la manera que estime más adecuada para la consecución de los objetivos de la presente Directiva y al objeto de prevenir futuros siniestros e incidentes marítimos.

4. Cuando lleve a cabo investigaciones de seguridad, el organismo de investigación seguirá la metodología común para investigar los siniestros o incidentes marítimos, desarrollada en aplicación del artículo 2, letra e), del Reglamento (CE) nº 1406/2002. Los investigadores podrán apartarse de dicha metodología en un caso específico, cuando sea justificadamente necesario, según su criterio profesional, y si es preciso para lograr los fines de la investigación. La Comisión adoptará o modificará la metodología a efectos de la presente Directiva, teniendo en cuenta toda experiencia pertinente extraída de las investigaciones de seguridad.

Esta medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 19, apartado 3.

5. Toda investigación de seguridad deberá iniciarse lo antes posible después de que se produzca un siniestro o incidente marítimo y, en cualquier caso, en un plazo no superior a dos meses a partir del siniestro o incidente.

Artículo 6

Obligación de notificación

Cada Estado miembro deberá exigir, en el marco de su ordenamiento jurídico, que las autoridades competentes y/o las partes implicadas notifiquen de inmediato a su organismo de investigación el acaecimiento de todos los siniestros e incidentes incluídos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Artículo 7

Dirección y participación en las investigaciones de seguridad

1. En principio, cada siniestro o incidente marítimo será objeto de una única investigación llevada a cabo por un Estado miembro o por un Estado miembro investigador principal con la participación de otros Estados miembros con intereses de consideración.

Cuando en las investigaciones de seguridad participen dos o más Estados miembros, los Estados miembros afectados cooperarán, consecuentemente, para ponerse rápidamente de acuerdo sobre cuál de ellos asumirá la función de investigador principal. Harán todo lo posible para concertar los procedimientos de investigación. En el marco de estas concertaciones, otros Estados miembros con intereses de consideración tendrán los mismos derechos e igual acceso a los testimonios y pruebas que el Estado miembro que lleve a cabo la investigación de seguridad. También tendrán derecho a que su punto de vista sea tomado en consideración por el Estado miembro que asume la función de investigador principal.

La realización de investigaciones de seguridad paralelas respecto del mismo siniestro o incidente marítimo se limitará estrictamente a casos excepcionales. En tales casos, los Estados miembros notificarán a la Comisión las razones para la realización de dichas investigaciones paralelas. Los Estados miembros que lleven a cabo investigaciones de seguridad paralelas cooperarán entre ellos. Concretamente, los organismos de investigación implicados intercambiarán toda información pertinente que recaben en el curso de sus respectivas investigaciones, en particular con vistas a llegar, en la medida de lo posible a unas conclusiones compartidas.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar cualquier medida que pudiera impedir, suspender o posponer indebidamente las investigaciones de seguridad incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cada Estado miembro será responsable de la investigación de seguridad y la coordinación con otros Estados miembros con intereses de consideración hasta el momento en que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

3. Sin perjuicio de sus obligaciones contraídas con arreglo a la presente Directiva y al Derecho internacional, un Estado miembro podrá de manera individualizada delegar, mediante acuerdo mutuo, en otro Estado miembro la función de investigador principal de seguridad o tareas concretas para llevar a cabo esa investigación.

4. Cuando un transbordador de carga rodada o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un siniestro o incidente marítimo, el procedimiento de investigación de seguridad será incoado por el Estado en cuyo mar territorial o aguas interiores, tal como las define la CNUDM, ocurra el accidente o incidente o, cuando este se produzca en otras aguas, por el último Estado miembro visitado por el buque. Dicho Estado será responsable de la investigación de seguridad y la coordina-

ción con otros Estados con intereses de consideración hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

Artículo 8

Organismos de investigación

1. Los Estados miembros garantizarán que las investigaciones de seguridad se lleven a cabo bajo la responsabilidad de un organismo de investigación permanente e imparcial, dotado de las competencias necesarias y por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos.

Para llevar a cabo la investigación de seguridad de una manera imparcial, el órgano de investigación será independiente en su organización, estructura jurídica y toma de decisiones respecto de terceros cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido que se le haya encomendado.

Los Estados miembros desprovistos de litoral marítimo sin barcos ni buques que enarboles su pabellón, determinarán un punto de referencia independiente para cooperar en la investigación con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c).

2. El organismo de investigación velará por que los investigadores posean conocimientos y experiencia práctica en las materias propias de sus tareas habituales. Además, garantizará el fácil acceso a los conocimientos técnicos apropiados, en caso necesario.

3. Las actividades confiadas al organismo de investigación podrán incluir la recopilación y el análisis de datos relacionados con la seguridad marítima, en particular con fines de prevención, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen, por su parte, responsabilidad alguna de orden reglamentario o administrativo o en materia de normas.

4. Los Estados miembros, actuando dentro del marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos, garantizarán que se proporcione toda la información pertinente para llevar a cabo la investigación de seguridad a los investigadores de su organismo de investigación o de cualquier otro organismo de investigación en el que hayan delegado las tareas de investigación de seguridad, si procede en colaboración con las autoridades responsables de la investigación judicial, y, en consecuencia, que estén autorizados a:

- a) gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva;
- b) garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y substancias a efectos de examen o de análisis;
- c) exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en la letra b) y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos;

- d) gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los RDT en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información;
- e) gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos;
- f) exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas;
- g) interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad;
- h) obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en el Estado miembro;
- i) solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, los funcionarios del servicio de guardacostas, los operadores del servicio de tráfico marítimo, los equipos de búsqueda y salvamento, los prácticos o cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

5. El organismo de investigación estará capacitado para reaccionar sin demora ante la notificación de un siniestro y para obtener los recursos suficientes a fin de desempeñar sus funciones de manera independiente. Sus investigadores deberán gozar de un estatuto que les ofrezca las garantías de independencia necesarias.

6. El organismo de investigación podrá combinar las tareas asignadas en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los siniestros marítimos siempre que tales investigaciones no pongan en peligro su independencia.

Artículo 9

Confidencialidad

Sin perjuicio de la Directiva 95/46/CE, los Estados miembros, actuando dentro del marco de sus ordenamientos jurídicos, velarán por que no se revelen los siguientes documentos para otros propósitos que no sean la investigación de seguridad, salvo que la autoridad competente del Estado miembro determine que su divulgación reviste un interés público superior:

- a) la totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o reci-

bidas por el organismo de investigación en el curso de la investigación de seguridad;

- b) documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad;
- c) la información en relación con las personas implicadas en el siniestro o incidente marítimo, que sea información especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información en relación con su estado de salud.

Artículo 10

Marco de colaboración permanente

1. Los Estados miembros establecerán, en estrecha colaboración con la Comisión, un marco de colaboración permanente por el que se habilite a sus organismos de investigación para colaborar entre sí, en la medida en que sea preciso para la consecución del objetivo de la presente Directiva.

2. El reglamento interno y las modalidades de organización del marco de colaboración permanente deberán decidirse de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.

3. Dentro del marco de colaboración permanente, los organismos de investigación de los Estados miembros acordarán, en particular, las mejores modalidades de colaboración con objeto de:

- a) permitir a los órganos de investigación que compartan tanto las instalaciones, los dispositivos y los equipos destinados a la investigación técnica de los restos de naufragio, como los equipos de los buques y otros objetos pertinentes para la investigación de seguridad, lo cual incluye la extracción y evaluación de la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos;
- b) prestarse mutuamente la colaboración o los conocimientos técnicos necesarios para acometer tareas concretas;
- c) obtener y compartir la información pertinente para analizar los datos relativos a los siniestros y para elaborar las recomendaciones oportunas en materia de seguridad a escala comunitaria;
- d) elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y para la adaptación de los métodos de investigación al progreso técnico y científico;
- e) gestionar adecuadamente las alertas rápidas contempladas en el artículo 16;
- f) establecer normas de confidencialidad para intercambiar, respetando las normas nacionales, los testimonios de los testigos y el procesamiento de datos y de otros documentos contemplados en el artículo 9, incluidos los que se refieren a terceros países;

- g) organizar, cuando proceda, actividades de formación destinadas a los investigadores;

- h) fomentar la colaboración con los organismos de investigación de terceros países y con las organizaciones internacionales dedicadas a la investigación de accidentes marítimos, en los ámbitos regulados por la presente Directiva;
- i) facilitar a los organismos de investigación que lleven a cabo una investigación de seguridad toda la información pertinente.

Artículo 11

Costes

1. Cuando en las investigaciones de seguridad participen dos o más Estados miembros, las actividades respectivas serán gratuitas.
2. Cuando sea necesaria la asistencia de un Estado miembro que no participa en la investigación de seguridad, los Estados miembros se pondrán de acuerdo sobre el reembolso de los gastos incurridos.

Artículo 12

Colaboración con terceros países con intereses de consideración

1. En las investigaciones de seguridad, los Estados miembros colaborarán en toda la medida de lo posible con los terceros países con intereses de consideración.
2. Se permitirá que los terceros países con intereses de consideración participen en cualquier momento, de común acuerdo, en una investigación de seguridad que lleve a cabo un Estado miembro con arreglo a la presente Directiva.
3. Toda colaboración de un Estado miembro en una investigación de seguridad que lleve a cabo un tercer país con intereses de consideración se entenderá sin perjuicio de los requisitos en materia de investigación de seguridad y de elaboración de informes que establece la presente Directiva. Cuando un tercer país con intereses de consideración asuma la función de investigador principal en una investigación de seguridad en la que participen uno o más Estados miembros, los Estados miembros podrán decidir no efectuar una investigación de seguridad paralela, siempre que la investigación de seguridad dirigida por el tercer país se lleve a cabo de conformidad con el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

Artículo 13

Conservación de pruebas

Los Estados miembros adoptarán medidas para garantizar que las partes implicadas en los siniestros e incidentes contemplados en el ámbito de aplicación de la presente Directiva hagan todo lo posible para:

- a) salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de vídeo electrónicas y magnéticas, lo cual incluye la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente;

- b) evitar la sobregrabación u otro tipo de alteración de dicha información;
- c) evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación de seguridad del accidente;
- d) recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

Artículo 14

Informes sobre accidentes

1. Toda investigación de seguridad que se lleve a cabo con arreglo a la presente Directiva dará lugar a la publicación de un informe, presentado en un formato que definirá el organismo de investigación competente de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

El organismo de investigación podrá decidir que una investigación de seguridad que no se refiera a un siniestro marítimo muy grave o, en su caso, grave, y cuyos resultados no tengan la posibilidad de prevenir futuros siniestros e incidentes, se limite a un informe simplificado que se publique.

2. Los organismos de investigación harán todo lo posible para poner los informes mencionados en el apartado 1, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo, en el plazo de 12 meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

3. El organismo de investigación del Estado miembro investigador principal remitirá un ejemplar del informe definitivo, simplificado o provisional, a la Comisión. Asimismo, deberá tener en cuenta los comentarios técnicos que la Comisión pueda formular sobre los informes definitivos y que no afecten al fondo de las conclusiones con el propósito de mejorar la calidad del informe de la manera que estime más adecuada para lograr el objetivo de la presente Directiva.

Artículo 15

Recomendaciones sobre seguridad

1. Los Estados miembros velarán por que las recomendaciones sobre seguridad formuladas por los organismos de investigación sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios y, si es el caso, reciban un adecuado seguimiento de acuerdo con las legislaciones comunitaria e internacional.

2. Cuando proceda, un organismo de investigación o la Comisión podrán formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad realizadas.

3. Las recomendaciones sobre seguridad no podrán ni determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa de un siniestro bajo ningún concepto.

Artículo 16

Sistema de alerta rápida

Sin perjuicio de su derecho a emitir una alerta rápida, el organismo de investigación de un Estado miembro informará sin demora a la Comisión de la necesidad de emitir una alerta rápida, en cualquier fase de la investigación de seguridad, si llega a determinar que es preciso tomar medidas urgentes a escala comunitaria para evitar el riesgo de siniestros futuros.

En caso necesario, la Comisión hará público un aviso destinado a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros, al sector del transporte marítimo y a cualquier otra parte interesada.

Artículo 17

Base de datos europea sobre siniestros marítimos

1. La Comisión creará una base de datos electrónica europea para almacenar y analizar la información relativa a los siniestros e incidentes marítimos, la cual llevará por nombre Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP en sus siglas en inglés).

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión las autoridades con derecho de acceso a la base de datos.

3. Los organismos de investigación de los Estados miembros notificarán a la Comisión los siniestros e incidentes marítimos ajustándose al modelo que figura en el anexo II. Asimismo, le transmitirán los datos que arroje la investigación de seguridad con arreglo al esquema de la base de datos EMCIP.

4. La Comisión y los Estados miembros elaborarán el esquema de la base de datos y el método de notificación de datos en los plazos adecuados.

Artículo 18

Trato justo de la tripulación

De conformidad con su legislación nacional, los Estados miembros aplicarán las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

Artículo 19

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), creado en virtud del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

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 artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en dos meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 20

Competencias de modificación

La Comisión podrá actualizar las definiciones de la presente Directiva, así como las referencias a actos comunitarios e instrumentos de la OMI, al objeto de adaptarlas a las medidas comunitarias o de la OMI que hayan entrado en vigor, respetando los límites establecidos en la presente Directiva.

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 19, apartado 3.

La Comisión también podrá modificar los anexos, de conformidad con el procedimiento mencionado.

Las modificaciones del Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

Artículo 21

Medidas adicionales

Ninguna disposición de la presente Directiva impedirá que un Estado miembro adopte medidas adicionales en materia de seguridad marítima ajenas al ámbito regulado por esta, a condición de que no sean contrarias a la presente Directiva, ni afecten negativamente a la consecución de su objetivo o pongan en peligro la realización de sus objetivos.

Artículo 22

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 23

Informe sobre la aplicación

La Comisión, cada cinco años, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva, y propondrá, en caso necesario, nuevas medidas, a la luz de las recomendaciones contenidas en el informe.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

*Artículo 24***Modificación de disposiciones vigentes**

1. Queda suprimido el artículo 12 de la Directiva 1999/35/CE.
2. Queda suprimido el artículo 11 de la Directiva 2002/59/CE.

*Artículo 25***Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para ajustarse a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 17 de junio de 2011.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

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

*Artículo 26***Entrada en vigor**

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

*Artículo 27***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo
El Presidente
P. NEČAS

ANEXO I

Contenido de los informes de investigación de seguridad

Encabezamiento

En él se manifestará el objetivo único de la investigación de seguridad, y se indicará que una recomendación sobre seguridad no puede dar lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad y que la elección del contenido y el estilo del informe se han efectuado sin intención de que este pueda ser utilizado en un procedimiento judicial.

(El informe no deberá hacer referencia a los testimonios de los testigos, ni podrá establecer vínculo alguno entre las personas en él mencionadas y las personas que hayan testificado en el curso de la investigación de seguridad.)

1. SÍNTESIS

En este apartado se expondrán los hechos del siniestro o incidente marítimo (descripción de lo ocurrido, con indicación de fecha y hora, localización y desarrollo) y se indicará si se produjeron muertes, lesiones, daños al buque, a su carga, a terceros o al medio ambiente.

2. DATOS OBJETIVOS

Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporciona el número suficiente de datos que el organismo de investigación considere objetivamente motivados para el análisis correspondiente y la facilitación de la comprensión del caso.

En dichas secciones se incluirán, en particular, los siguientes datos:

2.1. Datos del buque

Pabellón/registro,

Identificación,

Características principales,

Propiedad y gestión,

Pormenores de construcción,

Dotación mínima de seguridad,

Carga autorizada.

2.2. Pormenores del viaje

Puertos de escala,

Tipo de viaje,

Información relativa a la carga,

Dotación.

2.3. Información relativa al siniestro o incidente marítimo

Tipo de siniestro o incidente marítimo,

Fecha y hora,

Situación y localización del siniestro o incidente marítimo,

Entornos exterior e interior,

Operaciones del buque y tramo del viaje,

Lugar a bordo,

Datos relativos a factores humanos,

Consecuencias (para las personas, el buque, la carga, el medio ambiente, etc.).

2.4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

¿Quién ha intervenido?,

Medios utilizados,

Rapidez de la reacción,

Medidas adoptadas,

Resultados obtenidos.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

En este apartado se efectuará una reconstrucción de lo ocurrido, respetando la secuencia cronológica de los acontecimientos antes, durante y después del siniestro o incidente marítimo e indicando el papel de cada elemento involucrado (personas, materiales, medio ambiente, equipamiento o agente externo). La descripción detallada cubrirá un período cuya amplitud dependerá del momento en el que se hayan producido los acontecimientos accidentales específicos que hayan contribuido directamente al acaecimiento del siniestro o incidente marítimo. En este apartado también se incluirán todos los detalles pertinentes de la investigación de seguridad llevada a cabo, incluidos los resultados de los exámenes o pruebas.

4. ANÁLISIS

Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporcionará un análisis de cada acontecimiento vinculado al accidente, acompañado de observaciones relativas a los resultados de los exámenes o pruebas llevados a cabo durante la investigación de seguridad y a las medidas de seguridad que ya se hubieran adoptado para prevenir siniestros marítimos.

Las secciones tratarán cuestiones como las que se indican a continuación:

- contexto del acontecimiento accidental y su entorno,
- errores y omisiones humanos, acontecimientos relacionados con materiales peligrosos, factores medioambientales, fallos de los equipos y factores externos,
- otros factores que hayan contribuido y guarden relación con las funciones desempeñadas por personas concretas, las operaciones a bordo, la gestión en tierra o elementos normativos.

El análisis y las observaciones permiten elaborar conclusiones lógicas en las que quedan expuestos todos los factores involucrados y, en particular, aquellos que implican riesgos y para los cuales se destinan unos medios de prevención de accidentes o de supresión y reducción de las consecuencias considerados ineficaces o inexistentes.

5. CONCLUSIONES

Este apartado permite hacer la recapitulación de los factores involucrados y los medios de protección ineficaces o inexistentes (materiales, funcionales, simbólicos o de procedimiento) que exigen la adopción de medidas de seguridad para prevenir siniestros marítimos.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Cuando proceda, en este apartado del informe se recogerán las recomendaciones sobre seguridad formuladas a partir del análisis y las conclusiones, en relación con ámbitos concretos (legislación, diseño, procedimientos, inspección, gestión, salud y seguridad en el trabajo, formación, reparaciones, mantenimiento, asistencia en tierra y reacción de los servicios de emergencia).

Las recomendaciones sobre seguridad tienen como destinatario a los agentes más indicados para ponerlas en práctica (armadores, gestores, organizaciones reconocidas, autoridades marítimas, servicios de tráfico marítimo, servicios de emergencia, organizaciones marítimas internacionales e instituciones europeas), con el fin de prevenir siniestros marítimos.

También figurarán en este apartado las recomendaciones provisionales sobre seguridad que hayan podido formularse o cualesquiera otras medidas de seguridad adoptadas durante la investigación de seguridad.

7. APÉNDICES

Cuando proceda, se adjuntará al informe, en formato impreso o electrónico, la información que se señala a continuación (la lista no es exhaustiva):

- fotografías, imágenes de vídeo, grabaciones sonoras, cartas náuticas, dibujos,
 - normas aplicables,
 - terminología técnica y abreviaturas utilizadas,
 - estudios de seguridad específicos,
 - otras informaciones.
-

ANEXO II

DATOS DE NOTIFICACIÓN DE SINIESTROS O INCIDENTES MARÍTIMOS

(Parte de la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos)

Nota: El subrayado de los números señala los apartados en los que deben comunicarse los datos relativos a cada buque implicado en todo siniestro o incidente marítimo que afecte a más de un buque.

01. Estado miembro competente/persona de contacto
02. Estado miembro investigador
03. Función asumida por el Estado miembro
04. Estado ribereño afectado
05. Número de Estados con intereses de consideración
06. Estados con intereses de consideración
07. Entidad notificadora
08. Hora de la notificación
09. Fecha de la notificación
10. Nombre del buque
11. Número IMO/letras distintivas
12. Pabellón
13. Tipo de siniestro o incidente marítimo
14. Tipo de buque
15. Fecha del siniestro o incidente marítimo
16. Hora del siniestro o incidente marítimo
17. Situación-latitud
18. Situación-longitud
19. Localización del siniestro o incidente marítimo
20. Puerto de salida
21. Puerto de destino
22. Dispositivos de separación del tráfico
23. Tramo del viaje
24. Operaciones del buque
25. Lugar a bordo
26. Víctimas mortales:
 - Tripulación
 - Pasajeros
 - Otras víctimas
27. Lesiones graves:
 - Tripulación
 - Pasajeros
 - Otras víctimas

- 28. Contaminación
 - 29. Daños sufridos por el buque
 - 30. Daños sufridos por la carga
 - 31. Otros daños
 - 32. Descripción sucinta del siniestro o incidente marítimo
 - 33. Breve descripción de las razones para no realizar una investigación de seguridad.
-

DIRECTIVA 2009/20/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 23 de abril de 2009
relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo
(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Uno de los elementos de la política comunitaria de transporte marítimo es aumentar la calidad de la marina mercante a través de una mayor responsabilización de todos sus operadores económicos.
- (2) Se han adoptado ya medidas disuasorias mediante la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones ⁽⁴⁾.
- (3) El 9 de octubre de 2008, los Estados miembros adoptaron una declaración en la que reconocían de modo unánime la importancia de que el Protocolo de 1996 del Convenio de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo sea aplicado por todos los Estados miembros.
- (4) La obligación de disponer de un seguro debe permitir dispensar una mayor protección a las víctimas. Asimismo, debe contribuir a la exclusión de los buques deficientes y permitir restablecer la competencia entre operadores. Además, en su Resolución A.898(21), la Organización Marítima Internacional invitó a los Estados a que instaran a los propietarios de buques a estar debidamente asegurados.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de marzo de 2007 (DO C 27 E de 31.1.2008, p. 166), Posición Común del Consejo de 9 de diciembre de 2008 (DO C 330 E de 30.12.2008, p. 7) y Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

(5) Es preciso rectificar la falta de cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva. La Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (versión refundida) ⁽⁵⁾, prevé ya la inmovilización de los buques en caso de ausencia de los certificados que deberían estar a bordo. No obstante, debe permitirse la expulsión de un buque que no esté en posesión de un certificado de seguro. Las modalidades de expulsión deben permitir que se rectifique la situación en un plazo razonable.

(6) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la introducción y aplicación de medidas adecuadas en el ámbito de la política de transporte marítimo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a sus dimensiones y efectos, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva fija las normas aplicables a determinados aspectos de las obligaciones de los propietarios de buques en lo que se refiere a su seguro para las reclamaciones de Derecho marítimo.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas.
2. La presente Directiva no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares o a otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, solo presten un servicio público no comercial.
3. La presente Directiva no condicionará los regímenes establecidos por los instrumentos mencionados en el anexo que estén en vigor en los Estados miembros afectados.

⁽⁵⁾ Véase la página 57 del presente Diario Oficial.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «propietario del buque»: el propietario inscrito de un buque de navegación marítima, o cualquier otra persona, como el fletador a casco desnudo, que sea responsable de la explotación del buque;
- b) «seguro»: el seguro, con o sin franquicias, e incluye, por ejemplo, el seguro de indemnización del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo internacional de clubes de protección e indemnización (P & I), y otras formas efectivas de seguro (incluido el autoseguro demostrado) y de garantía financiera que ofrezcan condiciones similares de cobertura;
- c) «convenio de 1996»: el texto consolidado del Convenio de 1976 sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en su versión modificada por el Protocolo de 1996.

Artículo 4

Seguro contra reclamaciones de Derecho marítimo

1. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarboles su pabellón que dispongan de un seguro que cubra a dichos buques.
2. Cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarboles un pabellón distinto del suyo propio que cuenten con un seguro cuando dichos buques entren en un puerto que esté bajo jurisdicción del Estado miembro. Ello no impedirá que los Estados miembros, de conformidad con el Derecho internacional, exijan el cumplimiento de esta obligación cuando dichos buques se encuentren navegando en sus aguas territoriales.
3. El seguro citado en los apartados 1 y 2 cubrirá las reclamaciones de Derecho marítimo sujetas a una limitación con arreglo al Convenio de 1996. El importe del seguro de cada buque por cada incidente será igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad, tal como se establece en el Convenio de 1996.

Artículo 5

Inspecciones, conformidad, expulsión de puertos y denegación de acceso a los mismos

1. Cada Estado miembro velará por que toda inspección de un buque en un puerto que esté bajo su jurisdicción con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, incluya la comprobación de que se lleva a bordo el certificado a que se refiere el artículo 6.

2. En caso de no llevarse a bordo el certificado a que se refiere el artículo 6, y sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2009/16/CE, que prevé la inmovilización de los buques cuando estén en juego cuestiones de seguridad, la autoridad competente podrá dictar una orden de expulsión contra el buque afectado, la cual se notificará a la Comisión, a los demás Estados miembros y al Estado del pabellón afectado. Como consecuencia de haberse dictado dicha orden de expulsión, cada Estado miembro denegará la entrada a dicho buque en cualquiera de sus puertos hasta que el propietario del buque presente el certificado a que se refiere el artículo 6.

Artículo 6

Certificados de seguro

1. La existencia del seguro a que se refiere el artículo 4 deberá demostrarse mediante uno o varios certificados expedidos por el proveedor del seguro, que deberán llevarse a bordo.
2. Los certificados expedidos por el proveedor del seguro deberán incluir los siguientes datos:
 - a) nombre del buque, su número OMI y puerto de matrícula;
 - b) nombre y lugar de establecimiento principal del propietario del buque;
 - c) tipo y duración del seguro;
 - d) nombre y lugar del establecimiento principal del proveedor del seguro y, en su caso, lugar del establecimiento en el que se haya suscrito el seguro.
3. Si la lengua utilizada en los certificados no es el inglés, el francés o el español, se adjuntará traducción a una de esas lenguas.

Artículo 7

Sanciones

A efectos del artículo 4, apartado 1, los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por el incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para que dichas sanciones sean aplicadas. Las sanciones así establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 8

Informes

Cada tres años, y por primera vez antes del 1 de enero de 2015, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

*Artículo 9***Incorporación al derecho nacional**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 1 de enero de 2012. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

*Artículo 10***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 11***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

ANEXO

- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos, de 1992.
 - Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 (Convenio SNP).
 - Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Convenio «Bunkers 2001»).
 - Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.
 - Reglamento (CE) n° 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.
-

DIRECTIVA 2009/21/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 23 de abril de 2009
sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento
(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La seguridad del transporte marítimo de la Comunidad y de los ciudadanos que lo utilizan, así como la protección del medio ambiente, deben estar garantizados en todo momento.
- (2) En el transporte marítimo internacional se ha creado un amplio marco que acrecienta la seguridad marítima y mejora la protección del medio ambiente frente a la contaminación procedente de buques a través de la adopción de una serie de convenios depositados en la Organización Marítima Internacional (en lo sucesivo, «OMI»).
- (3) De conformidad con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CNUDM), y de los convenios depositados en la OMI (en lo sucesivo, «Convenios OMI»), corresponde a los Estados que son Parte en dichos instrumentos promulgar las leyes y reglamentaciones y tomar cualquier otra medida que

sea necesaria para dar pleno cumplimiento a los mismos, a fin de garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar y de la protección del medio marino, un buque es apto para el servicio al que se destina y está tripulado por personal marítimo competente.

- (4) Procede tener debidamente en cuenta el Convenio sobre el trabajo marítimo, adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2006, el cual aborda también algunas obligaciones conexas de los Estados de abanderamiento.
- (5) El 9 de octubre de 2008, los Estados miembros adoptaron una declaración en la que reconocen unánimemente la importancia de aplicar los convenios internacionales relativos a las obligaciones del Estado de abanderamiento, con el fin de mejorar la seguridad marítima y contribuir a prevenir la contaminación procedente de los buques.
- (6) La aplicación de los procedimientos recomendados por la OMI en MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424, de 20 de diciembre de 2004, sobre la transferencia de buques entre Estados debe reforzar las disposiciones de los Convenios OMI y de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima que regulan el cambio de pabellón, y debe acrecentar la transparencia en las relaciones entre los Estados de abanderamiento, en beneficio de la seguridad marítima.
- (7) La disponibilidad de información tanto sobre los buques abanderados en los Estados miembros como sobre los que hayan causado baja en sus registros debe dotar de mayor transparencia a la actuación de una flota de alta calidad y contribuir, por una parte, a una mejor supervisión de las obligaciones del Estado de abanderamiento y, por otra, a una mayor igualdad de condiciones entre administraciones.
- (8) Para ayudar a los Estados miembros a seguir mejorando su actuación como Estados de abanderamiento, su administración debe someterse a auditoría periódica.
- (9) La certificación de la calidad de los procedimientos administrativos conforme a las normas de la Organización Internacional de Normalización (ISO) u otras equivalentes debe garantizar en mayor medida la igualdad de condiciones entre administraciones.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de marzo de 2007 (DO C 27 E de 31.1.2008, p. 140), Posición Común del Consejo de 9 de diciembre de 2008 (DO C 330 E de 30.12.2008, p. 13) y Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

(10) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva 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⁾.

(11) Dado que los objetivos de la presente Directiva, que son la introducción e implantación de medidas útiles en el ámbito de la política de transporte marítimo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a sus dimensiones y efectos pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

1. La presente Directiva tiene por objeto:

- a) garantizar que los Estados miembros cumplen eficaz y coherentemente sus obligaciones en calidad de Estados de abanderamiento, y
- b) mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación procedente de buques que enarbolan pabellones de los Estados miembros.

2. La presente Directiva se entenderá sin perjuicio de la normativa marítima de la Comunidad, tal como se especifica en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) ⁽²⁾, y de la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST) ⁽³⁾.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a la administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ DO L 167 de 2.7.1999, p. 33.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «buque»: todo buque o nave que enarbole el pabellón de un Estado miembro comprendido en el ámbito de aplicación de los Convenios de la OMI pertinentes, y al que se exija un certificado;
- b) «administración»: las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón enarbola el buque;
- c) «organización reconocida»: una organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n° 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques ⁽⁴⁾;
- d) «certificados»: los certificados preceptivos con arreglo a los Convenios OMI pertinentes;
- e) «auditoría de la OMI»: una auditoría efectuada de conformidad con las disposiciones de la Resolución A.974 (24), adoptada por la Asamblea que dicha Organización celebró el 1 de diciembre de 2005.

Artículo 4

Condiciones para que un buque opere una vez abanderado en un Estado miembro

1. Antes de permitir que un buque al que haya abanderado comience a operar, el Estado miembro de que se trate deberá adoptar las medidas que estime adecuadas para garantizar que dicho buque cumple las normas y reglamentaciones internacionales aplicables. En particular, deberá comprobar los registros de seguridad del buque por todos los medios razonables. En caso necesario, deberá consultar al anterior Estado de abanderamiento a fin de determinar si algunas de las deficiencias o cuestiones de seguridad pendientes observadas por este siguieran sin resolver.

2. Cuando un Estado de abanderamiento se interese por un buque abanderado previamente en otro Estado miembro, este último le facilitará con toda diligencia información detallada sobre deficiencias pendientes y cualquier otro dato pertinente relacionado con la seguridad.

⁽⁴⁾ Véase la página 11 del presente Diario Oficial.

*Artículo 5***Inmovilización de los buques con pabellón de un Estado miembro**

Cuando la administración sea informada de que un buque con su pabellón ha sido inmovilizado por el Estado rector de un puerto, deberá supervisar, de conformidad con los procedimientos que haya establecido al efecto, la adaptación de dicho buque a los Convenios OMI pertinentes.

*Artículo 6***Medidas de acompañamiento**

Los Estados miembros garantizarán que, a efectos de la presente Directiva, se mantienen y se encuentran fácilmente accesibles al menos los siguientes datos relativos a los buques que enarbolan su pabellón:

- a) datos de identificación del buque (nombre, número OMI, etc.);
- b) fechas de las inspecciones, incluidas las inspecciones adicionales y suplementarias, en su caso, y auditorías;
- c) identificación de las organizaciones reconocidas que participen en la certificación y clasificación del buque;
- d) identificación de la autoridad competente que haya inspeccionado el buque de conformidad con las disposiciones relativas al control por el Estado rector del puerto, y fechas de las inspecciones;
- e) resultado de las inspecciones del Estado rector del puerto (deficiencias: sí o no; inmovilizaciones: sí o no);
- f) información sobre siniestros marítimos;
- g) identificación de los buques que hayan dejado de enarbolar el pabellón del Estado miembro de que se trate en los últimos doce meses.

*Artículo 7***Proceso de auditoría del Estado de abanderamiento**

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que su administración sea sometida a una auditoría de la OMI al menos cada siete años, a reserva de una respuesta positiva de la OMI a una solicitud oportuna del Estado miembro de que se trate, y publicarán las conclusiones de dicha auditoría con arreglo a la legislación nacional pertinente sobre confidencialidad.

El presente artículo caducará a más tardar el 17 de junio de 2017 o en una fecha anterior si entra en vigor un plan obligatorio de auditorías de los Estados miembros de la OMI, establecido por la Comisión con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 10, apartado 2.

*Artículo 8***Sistema de gestión de la calidad y evaluación interna**

1. A más tardar el 17 de junio de 2012, cada Estado miembro elaborará, implantará y mantendrá un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la administración competente en materia de abanderamiento. Dicho sistema de gestión de la calidad deberá certificarse con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables.

2. Los Estados miembros que figuren en la lista negra o que estén incluidos durante dos años consecutivos en la lista gris, publicadas ambas en el más reciente informe anual del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, transmitirán a la Comisión un informe sobre su actuación como Estados de abanderamiento a más tardar cuatro meses después de la publicación de ese informe anual.

El informe identificará y analizará los principales motivos a los que obedece el incumplimiento que ha llevado a las inmovilizaciones y las deficiencias que resultaron en la inclusión en la lista negra o en la lista gris.

*Artículo 9***Informes**

Cada cinco años, y por primera vez el 17 de junio de 2012, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo acerca del estado de aplicación de la presente Directiva.

Dicho informe incluirá una evaluación de la actuación de los Estados miembros como Estados de abanderamiento.

*Artículo 10***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), creado en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 2099/2002.

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 artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en dos meses.

*Artículo 11***Incorporación al Derecho interno**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 17 de junio de 2011. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

*Artículo 12***Entrada en vigor**

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

*Artículo 13***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

Precio de suscripción 2009 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 000 EUR al año (*)
Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	100 EUR al mes (*)
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + CD-ROM anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	700 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	70 EUR al mes
Diario Oficial de la UE, serie C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	40 EUR al mes
Diario Oficial de la UE, series L + C, CD-ROM mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	500 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), CD-ROM, dos ediciones a la semana	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	360 EUR al año (= 30 EUR al mes)
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

(*) Venta por ejemplar: — hasta 32 páginas: 6 EUR
— de 33 a 64 páginas: 12 EUR
— de más de 64 páginas: precio fijado caso por caso

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) nº 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo CD-ROM plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las publicaciones de pago editadas por la Oficina de Publicaciones pueden adquirirse en nuestra red de distribuidores comerciales, la relación de los cuales figura en la dirección siguiente de Internet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>