

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

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

- ★ Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques 1
- ★ Directiva 96/97/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, por la que se modifica la Directiva 86/378/CEE relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en los regímenes profesionales de seguridad social 20
- ★ Directiva 96/98/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos 25

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

Consejo

- ★ Protocolo por el que se fijan, para el período comprendido entre el 3 de mayo de 1996 y el 2 de mayo de 1999, las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera establecidas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República Popular de Angola sobre la pesca frente a las costas de Angola 57
- ★ Protocolo por el que se fijan, para el período comprendido entre el 1 de junio de 1996 y el 31 de mayo de 1999, las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera establecidas en el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe sobre la pesca frente a las costas de Santo Tomé y Príncipe 76

Precio: 19,50 ecus

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.

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

DIRECTIVA 96/96/CE DEL CONSEJO

de 20 de diciembre de 1996

sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

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

- (1) Considerando que la Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques ⁽⁴⁾, ha sido sustancialmente modificada en diversas ocasiones; que conviene, en aras de una mayor claridad, aprovechar la nueva modificación para refundirla en un único texto;
- (2) Considerando que, en el marco de la política común de transportes, la circulación de determinados vehículos en el espacio comunitario debe desarrollarse en las mejores condiciones, tanto en el aspecto de la seguridad como en el de las condiciones de competencia entre transportistas de los diferentes Estados miembros;
- (3) Considerando que el incremento de la circulación viaria y el aumento de los peligros y de las molestias que resultan de ello plantean a todos los Estados miembros unos problemas de seguridad de naturaleza y gravedad similares;

⁽¹⁾ DO nº C 193 de 4. 7. 1996, pp. 5 y 31.

⁽²⁾ DO nº C 39 de 12. 2. 1996, p. 24.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de febrero de 1996 (DO nº C 78 de 18. 3. 1996, p. 27), Posición común del Consejo de 18 de junio de 1996 (DO nº C 248 de 26. 8. 1996, p. 49) y Decisión del Parlamento Europeo de 24 de octubre de 1996 (DO nº C 347 de 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ DO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/23/CE de la Comisión (DO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6).

- (4) Considerando que las normas y métodos de inspección actuales varían de un Estado miembro a otro y que esta situación afecta a la equivalencia en los niveles de seguridad y repercusión sobre el medio ambiente de los vehículos inspeccionados que circulan en los Estados miembros; que, además, esta situación puede perturbar las condiciones de competencia entre transportistas de los diversos Estados miembros;
- (5) Considerando que, por ello, es necesario armonizar tanto como sea posible la periodicidad de dichas inspecciones y los puntos de inspección obligatorios;
- (6) Considerando que la inspección que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo debería ser relativamente simple, rápida y barata;
- (7) Considerando que, por lo tanto, conviene definir las normas y métodos mínimos comunitarios para la inspección técnica de los puntos que se enumeran en el Anexo II;
- (8) Considerando que, como medida transitoria, seguirán siendo de aplicación las normas nacionales respecto a aquellos puntos no regulados por las directivas específicas;
- (9) Considerando que el progreso técnico exige la rápida adaptación de las normas y métodos de inspección establecidos en las directivas específicas y que, para facilitar la aplicación de las medidas necesarias a tal fin, debe establecerse un procedimiento de estrecha colaboración entre los Estados miembros y la Comisión dentro de un Comité para la adaptación al progreso técnico de las inspecciones técnicas;
- (10) Considerando que, dadas las diferencias existentes entre los equipos y los métodos de prueba en la Comunidad, en la actualidad sería prematuro establecer valores para el ajuste de la presión del aire, las secuencias, etc., de los dispositivos de frenado;
- (11) Considerando que se pretende volver a modificar la presente Directiva para incluir una metodología de inspección más apropiada y armonizada;

- (12) Considerando que, hasta que se armonicen los procedimientos y prácticas de inspección, los Estados miembros pueden decidir el procedimiento de prueba que utilicen para comprobar si los vehículos cumplen los requisitos de frenado;
- (13) Considerando que cada Estado miembro debe velar, en su marco de competencia, por la calidad y las modalidades de inspección técnica a la que se someten los vehículos;
- (14) Considerando que conviene que la Comisión verifique la aplicación práctica de la presente Directiva y que haya informes a intervalos regulares al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los resultados obtenidos;
- (15) Considerando que todos los afectados por la inspección de vehículos admiten que el método de inspección y, en particular, el hecho de que el vehículo se inspeccione estando total o parcialmente cargado o sin cargar, afecta al grado de confianza de los inspectores en la aptitud técnica del sistema de frenado;
- (16) Considerando que la prescripción de los valores de referencia de la fuerza de frenado para diversas situaciones de carga en relación con cada modelo de vehículo ayudaría a restablecer esa confianza, y que la presente Directiva permite la inspección de acuerdo con este régimen como una alternativa al control de los valores de eficacia mínima para cada categoría de vehículo;
- (17) Considerando que, en cuanto a los sistemas de frenado, el ámbito de aplicación de la presente Directiva comprende principalmente los vehículos que hayan sido homologados de acuerdo con lo establecido en la Directiva 71/320/CEE ⁽¹⁾, aunque se reconoce que determinados tipos de vehículos han sido aprobados según normas nacionales que pueden ser diferentes de las exigidas por la presente Directiva;
- (18) Considerando que los Estados miembros podrán ampliar el ámbito de la inspección de los frenos para incluir vehículos o elementos a inspeccionar excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva;
- (19) Considerando que los Estados miembros podrán acentuar la severidad de la inspección de los frenos o aumentar la periodicidad de dicha inspección en cuanto a sistemas de frenado;
- (20) Considerando que el propósito de la presente Directiva es mantener un nivel moderado de las emisiones de gases de escape durante toda la duración de la vida del vehículo y garantizar la retirada de la circulación de los vehículos muy contaminantes hasta que se realice su debido mantenimiento;
- (21) Considerando que un ajuste defectuoso del motor y un mantenimiento insuficiente son perjudiciales para el motor y para el medio ambiente al incrementar la contaminación y el consumo de combustible; que es importante desarrollar transportes que respeten el medio ambiente;
- (22) Considerando que, en el caso de los motores diesel (encendido por compresión), la medición de la opacidad de sus emisiones de humos de escape se tiene por un indicador suficiente del estado de mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a las emisiones;
- (23) Considerando que, en el caso de los motores de gasolina (encendido por chispa), la medición de las emisiones de monóxido de carbono por el tubo de escape, con el motor al ralentí, se tiene por una indicación suficiente del estado del mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a las emisiones;
- (24) Considerando que el porcentaje de vehículos rechazados con motivo del control de emisiones de gases de escape puede ser elevado para los vehículos que no son objeto de un mantenimiento regular;
- (25) Considerando que para los vehículos con motor de gasolina cuya homologación exige que estén equipados con sistemas avanzados de control de emisiones, como son los catalizadores de circuito cerrado de tres vías por sonda lambda, la norma relativa al control periódico de sus emisiones será más severa que en el caso de los vehículos tradicionales;
- (26) Considerando que los Estados miembros pueden excluir si procede del ámbito de aplicación de la presente Directiva determinadas categorías de vehículos considerados de interés histórico; que pueden establecer sus propias normas de inspección para dichos vehículos; que, al tiempo que se reconoce el derecho de los Estados miembros a establecer sus propias normas para los vehículos históricos, dichas normas no deberán ser más severas que las que en principio el vehículo fue diseñado para cumplir;
- (27) Considerando que es necesario poder adaptar progresivamente la presente Directiva para tener en cuenta los progresos realizados en la fabricación de vehículos, que faciliten su inspección cuando se hallen en circulación, así como en los métodos de ensayo, que reflejen con mayor exactitud las condiciones de utilización real del vehículo;
- (28) Considerando que la Directiva 92/6/CEE ⁽²⁾ requiere la instalación y utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos a motor;

⁽¹⁾ Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques (DO nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 91/422/CEE (DO nº L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).

⁽²⁾ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 27).

- (29) Considerando que, a la espera de la evolución de las tecnologías de los dispositivos de limitación de velocidad que faciliten su inspección, se puede proceder ya, en la inspección técnica, a una serie de verificaciones de determinados elementos cuando sea posible;
- (30) Considerando que la comprobación del funcionamiento correcto de los dispositivos de limitación de velocidad corresponde actualmente a los Estados miembros por los medios que consideren apropiados; que se pretende armonizar en su debido momento las normas y los métodos de comprobación;
- (31) Considerando que conviene que la Comisión evalúe la inspección en servicio del funcionamiento correcto de los dispositivos de limitación de velocidad y presente un informe al Consejo al respecto; que las conclusiones del citado informe constituirán, en su caso, la base de toda propuesta ulterior de adaptación reglamentaria sobre los dispositivos de limitación de velocidad;
- (32) Considerando que los requisitos técnicos de los taxis y ambulancias son análogos a los exigidos para los vehículos de turismo; que los elementos que deberán inspeccionarse podrán ser similares aunque difiera la frecuencia de las inspecciones;
- (33) Considerando que, a la vista de los efectos que cabe esperar de la presente Directiva sobre el sector implicado y habida cuenta del principio de subsidiariedad, las medidas comunitarias dispuestas en la presente Directiva son necesarias para alcanzar los objetivos que se pretenden, a saber, armonizar las reglas de la inspección técnica para evitar distorsiones de la competencia entre los transportistas y garantizar que se realizan en los vehículos operaciones de reglaje y mantenimiento suficientes; que estos objetivos no pueden ser alcanzados en la medida suficiente por los Estados miembros de forma individual;
- (34) Considerando que la presente Directiva no afecta a las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas límite para la transposición a la legislación nacional y la puesta en aplicación de las Directivas derogadas,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1

1. En cada Estado miembro, los vehículos a motor matriculados en dicho Estado, así como sus remolques o

semirremolques, deberán someterse a una inspección técnica periódica, de conformidad con la presente Directiva y en particular con sus Anexos I y II.

2. Las categorías de vehículos que deberán someterse a inspección, la periodicidad de la inspección técnica y los elementos de control obligatorios están indicados en los Anexos I y II.

Artículo 2

La inspección técnica prevista en la presente Directiva deberá ser efectuada por el Estado o por un organismo público encargado por el Estado de este cometido o por organismos o establecimientos designados por el Estado y que actúen bajo su vigilancia directa, que podrán ser organismos privados debidamente autorizados para ello. En los casos en que un establecimiento encargado de la inspección técnica también se dedique a la reparación de vehículos, los Estados miembros velarán por el mantenimiento de la objetividad y de la alta calidad de la inspección técnica.

Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas que consideren necesarias para que pueda probarse que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos las disposiciones de la presente Directiva.

Se comunicarán dichas medidas a los Estados miembros y a la Comisión.

2. Cada Estado miembro reconocerá, como si él mismo la hubiese expedido, la prueba expedida en otro Estado miembro de que un vehículo a motor matriculado en el territorio de este último, así como su remolque o semirremolque, ha superado con éxito una inspección técnica y cumple, al menos, las disposiciones de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros aplicarán los procedimientos adecuados para que el rendimiento de los frenos de los vehículos matriculados en su territorio cumplan en la medida de lo posible los requisitos establecidos en la presente Directiva.

CAPÍTULO II

Excepciones y derogaciones

Artículo 4

1. Los Estados miembros estarán facultados para excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los vehículos de las fuerzas armadas, de las fuerzas de orden público y de los bomberos.

2. Los Estados miembros podrán, previa consulta a la Comisión, excluir del ámbito de aplicación de la presente

Directiva o someter a disposiciones especiales determinados vehículos que presten servicio o se utilicen en condiciones excepcionales y vehículos que utilicen poco o no utilicen las vías públicas, o que estén temporalmente retirados de la circulación, así como los vehículos que presenten un interés histórico fabricados antes del 1 de enero de 1960.

3. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán establecer sus propias normas de inspección para los vehículos considerados de interés histórico.

Artículo 5

No obstante lo dispuesto en los Anexos I y II, los Estados miembros podrán:

- adelantar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria y, en su caso, someter al vehículo a una inspección previa a su matriculación,
- acortar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas,
- hacer obligatoria la inspección técnica del equipo facultativo,
- aumentar el número de elementos que deban controlarse,
- extender la obligación de la inspección técnica periódica a otras categorías de vehículos,
- prescribir pruebas especiales adicionales,
- exigir a los vehículos matriculados en su territorio niveles mínimos de eficacia de frenado superiores a los contemplados en el Anexo II e incluir un control con cargas mayores que las especificadas en dicho Anexo, siempre que esos requisitos no sean superiores a los de la homologación de tipo original.

Artículo 6

1. No obstante lo dispuesto en los Anexos I y II y hasta el 1 de enero de 1993, los Estados miembros podrán:

- retrasar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria,
- ampliar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas,
- reducir el número de elementos que deban controlarse,
- modificar las categorías de vehículos sometidos a la inspección técnica obligatoria,

siempre que todos los vehículos ligeros para el transporte de mercancías contemplados en el punto 5 del Anexo I estén sometidos a la obligación de presentarse a la inspección técnica de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva antes de dicha fecha.

No obstante, en los Estados miembros en los que, el 28 de julio de 1988, no existiese un régimen de inspección

técnica periódica para dicha categoría de vehículos equivalente al contemplado en la presente Directiva, el apartado 1 se aplicará hasta el 1 de enero de 1995.

2. Por lo que se refiere a los vehículos de turismo contemplados en el punto 6 del Anexo I, el apartado 1 se aplicará hasta el 1 de enero de 1994.

No obstante, en los Estados miembros en los que, el 31 de diciembre de 1991, no existiese un régimen de inspección técnica periódica para dicha categoría de vehículos equivalente al contemplado en la presente Directiva, el apartado 1 se aplicará hasta el 1 de enero de 1998.

CAPÍTULO III

Disposiciones finales

Artículo 7

1. A propuesta de la Comisión, el Consejo, por mayoría cualificada, adoptará las directivas específicas que sean necesarias para definir las normas y los métodos mínimos de inspección de los elementos que se enumeran en el Anexo II.

2. Con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 8, se adoptarán las modificaciones que resulten necesarias para adaptar al progreso técnico las normas y los métodos definidos por las directivas específicas.

Artículo 8

1. La Comisión estará asistida por un Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva relativa a las inspecciones técnicas de los vehículos a motor y de sus remolques, en adelante denominado «el Comité», que estará compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. El Comité aprobará su reglamento interno.

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

4. a) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes al dictamen del Comité.

- b) Cuando las medidas previstas no sean conformes al dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si, transcurrido un plazo de tres meses a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

Artículo 9

1. La Comisión presentará al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 1998, un informe sobre la aplicación de la inspección técnica de los turismos, junto con cualquier propuesta necesaria, en particular por lo que respecta a la periodicidad y al contenido de las inspecciones.

2. A más tardar tres años después de la introducción de las inspecciones periódicas de los dispositivos de limitación de velocidad, la Comisión examinará si, a la luz de la experiencia adquirida a lo largo de ese período, las inspecciones efectuadas son suficientes para detectar defectos o manipulaciones en dichos dispositivos y si procede modificar la reglamentación vigente.

Artículo 10

Quedarán derogadas con efecto a partir de la fecha contemplada en el artículo 11 las Directivas enumeradas en la parte A del Anexo III, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición y puesta en aplicación que figuran en la parte B del mismo Anexo.

Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a lo dispuesto en la tabla de correspondencias que figura en el Anexo IV.

Artículo 11

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 9 de marzo de 1998. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

3. Los Estados miembros deberán adoptar las medidas necesarias para la aplicación del sistema de inspección previsto en la presente Directiva.

Las medidas adoptadas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 12

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

Artículo 13

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1996.

Por el Consejo

El Presidente

S. BARRETT

ANEXO I

CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS SOMETIDOS A INSPECCIÓN TÉCNICA Y PERIODICIDAD DE LAS INSPECCIONES

Categorías de vehículos	Periodicidad de las inspecciones
1. Vehículos a motor destinados al transporte de personas que tengan más de ocho asientos además del asiento del conductor	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
2. Vehículos a motor destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
3. Remolques y semirremolques cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
4. Taxis, ambulancias	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después, anualmente
5. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados normalmente al transporte de mercancías por carretera, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3 500 kg, con excepción de los tractores y máquinas agrícolas	Cuatro años después de la fecha de inicio del servicio; después, cada dos años
6. Vehículos a motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados al transporte de personas, cuyo número de asientos, excluido el del conductor, no exceda de ocho	Cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; después, cada dos años

ANEXO II

PUNTOS DE CONTROL OBLIGATORIO

La inspección se referirá al menos a los elementos enumerados a continuación, siempre que éstos afecten al equipo obligatorio del vehículo sometido a inspección en el Estado miembro de que se trate.

Los controles citados en el presente Anexo podrán realizarse sin desmontar los elementos del vehículo.

Si el vehículo presentara defectos en los elementos que se enumeran a continuación, las autoridades competentes de los Estados miembros adoptarán un procedimiento por el que se establecerán las condiciones en las que se autoriza a un vehículo a circular hasta que supere satisfactoriamente una nueva inspección técnica.

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

1. Dispositivos de frenado

La inspección de los dispositivos de frenado del vehículo se referirá a los elementos siguientes. Los resultados obtenidos en la inspección de los dispositivos de frenado deberán corresponder, en la medida en que sea practicable, a las normas técnicas establecidas en la Directiva 71/320/CEE ⁽¹⁾.

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1. Estado mecánico y funcionamiento	
1.1.1. Vástago del pedal de freno	<ul style="list-style-type: none"> — demasiado ajustado — cojinete desgastado — desgaste/juego excesivos
1.1.2. Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado	<ul style="list-style-type: none"> — carrera de reserva excesiva o insuficiente — retorno del freno inadecuado — revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	<ul style="list-style-type: none"> — tiempo excesivo de creación de presión atmosférica y vacío para el funcionamiento eficaz de los frenos — presión atmosférica y vacío insuficiente para permitir al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso) — pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	<ul style="list-style-type: none"> — funcionamiento defectuoso o anormal del indicador de baja presión o del manómetro

⁽¹⁾ Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques (DO Nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 91/422/CEE de la Comisión (DO Nº L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	<ul style="list-style-type: none"> — rota o estropeada, excesivamente gastada — funcionamiento defectuoso de la válvula de regulación — mando inseguro del vástago de la válvula o válvula insegura — conexiones sueltas o pérdida del sistema — mal funcionamiento
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> — sujeción insuficiente del trinquete del freno de estacionamiento — desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete — recorrido excesivo de la palanca, índice de un ajuste incorrecto
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> — estropeadas, pérdida de aire excesiva — descarga excesiva de aceite del compresor — fijación o soporte defectuoso — descarga de fluido hidráulico de frenos
1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque	<ul style="list-style-type: none"> — válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automáticas defectuosas — montaje inseguro/inadecuado — pérdidas excesivas
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	<ul style="list-style-type: none"> — estropeados, corroídos, con pérdidas — dispositivo de vaciado inoperante — montaje inseguro/inadecuado
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> — servofrenos defectuosos o ineficaces — cilindro de mando defectuoso o con pérdidas — cilindro de mando inseguro — cantidad insuficiente de líquido de frenos — ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando — chivato del líquido de frenos encendido o defectuoso — funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura — pérdidas en los tubos o en las conexiones con los manguitos — dañados o excesivamente corroídos — colocación incorrecta
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura — estropeados, desgastados, demasiado cortos o retorcidos — pérdidas en los tubos flexibles o manguitos — engrosamiento de los tubos flexibles bajo presión — porosidad
1.1.13. Forros de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — desgaste excesivo — manchados (aceite, grasa, etc.)

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> — desgaste y rayado excesivos, agrietados, inseguros o rotos — manchados (aceite, grasa, etc.) — placa posterior insegura
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	<ul style="list-style-type: none"> — cables estropeados, enredados — desgaste o corrosión excesivos — uniones de cables o varillas inseguras — cableado defectuoso — cualquier restricción del funcionamiento libre del sistema de frenos — cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo
1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta) o cilindros hidráulicos de frenado	<ul style="list-style-type: none"> — agrietados o estropeados — pérdidas — montaje inseguro/inadecuado — corrosión excesiva — recorrido excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma — pérdida de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> — conexión defectuosa — ajuste incorrecto — agarrotada, no funciona — ausente
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos	<ul style="list-style-type: none"> — agarrotamiento o movimiento anormal, índice de un desgaste excesivo o de un ajuste incorrecto — funcionamiento defectuoso
1.1.19. Sistema de desaceleración (si está instalado o se exige)	<ul style="list-style-type: none"> — conexiones o montaje inseguros — defectuosos
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio	
1.2.1. Rendimiento (incrementado progresivamente hasta el máximo esfuerzo)	<ul style="list-style-type: none"> — frenado inadecuado de una o más ruedas — frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje. En caso de que se controle el frenado en carretera, la desviación del vehículo de una línea recta resultará excesiva — progresión no gradual del frenado (agarre) — retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas — variación excesiva del esfuerzo de frenado debido a la deformación de los discos o a la ovalidad de los tambores

<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>
1.2.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — una relación de frenado respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas, siempre que sea posible el cálculo, inferior a los valores siguientes: Eficacia mínima de frenado Categoría 1: 50 % ⁽¹⁾ Categoría 2: 43 % ⁽²⁾ Categoría 3: 40 % ⁽³⁾ Categoría 4: 50 % Categoría 5: 45 % ⁽⁴⁾ Categoría 6: 50 % o — frenado inferior a los valores de referencia si éstos están especificados por el fabricante del vehículo para el eje del vehículo de que se trate ⁽⁵⁾
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)	
1.3.1. Rendimiento	<ul style="list-style-type: none"> — freno inoperante en un lado — frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje — progresión no gradual del frenado (agarre) — en el caso de los remolques, no funcionamiento del dispositivo de frenado automático
1.3.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — para todas las categorías de vehículos, una relación de frenado inferior al 50 % ⁽⁶⁾ del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento	
1.4.1. Rendimiento	<ul style="list-style-type: none"> — freno inoperante en un lado
1.4.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — para todas las categorías de vehículos, la relación de frenado que sea mayor entre una relación de frenado inferior al 16 % respecto a la masa máxima autorizada y, en el caso de los vehículos a motor, una relación de frenado inferior al 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo
1.5. Rendimiento del dispositivo de desaceleración o del freno por compresión de aire	<ul style="list-style-type: none"> — progresión no gradual del rendimiento (dispositivo de desaceleración) — defectuoso
1.6. Dispositivo antibloqueo	<ul style="list-style-type: none"> — funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso antibloqueo — defectuoso

⁽¹⁾ El 48 % para los vehículos de la categoría 1 que no lleven ABS o cuyo tipo se haya homologado antes del 1 de octubre de 1991 (fecha de prohibición de la primera puesta en circulación sin la homologación europea de componente) [Directiva 71/320/CEE, modificada por la Directiva 88/194/CEE de la Comisión (DO nº L 92 de 9. 4. 1988, p. 47)].

⁽²⁾ El 45 % para los vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE de la Comisión (DO nº L 380 de 31. 12. 1985, p. 1), en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁽³⁾ El 43 % para los semirremolques y los remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁽⁴⁾ El 50 % para los vehículos de la categoría 5 matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de aplicación de la Directiva 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE, en el Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁽⁵⁾ El valor de referencia para el eje del vehículo es el frenado expresado en newtons necesario para conseguir la fuerza de frenado mínima prescrita para el peso concreto que tenga el vehículo.

⁽⁶⁾ Para los vehículos de las categorías 2 y 5 la eficacia mínima de freno secundario será de 2,2 m/s² (dado que no está regulada en la Directiva 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
2. Dirección y volante	2. Dirección
2.1. Estado mecánico 2.2. Volante de dirección 2.3. Holguras de la dirección	2.1. Estado mecánico 2.2. Holguras de la dirección 2.3. Fijación del sistema de dirección 2.4. Cojinetes de las ruedas
3. Visibilidad	3. Visibilidad
3.1. Campo de visibilidad 3.2. Estado de las superficies acristaladas 3.3. Retrovisores 3.4. Limpiaparabrisas 3.5. Lavaparabrisas	3.1. Campo de visibilidad 3.2. Estado de las superficies acristaladas 3.3. Retrovisores 3.4. Limpiaparabrisas 3.5. Lavaparabrisas
4. Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico	4. Equipo de iluminación
4.1. Luces de carretera y luces de cruce 4.1.1. Estado y funcionamiento 4.1.2. Orientación 4.1.3. Conmutación 4.1.4. Eficacia visual	4.1. Luces de carretera y luces de cruce 4.1.1. Estado y funcionamiento 4.1.2. Orientación 4.1.3. Conmutación
4.2. Luces de posición y luces de gálibo 4.2.1. Estado y funcionamiento 4.2.2. Color y eficacia visual	4.2. Estado y funcionamiento, estado de los cristales protectores, color y eficacia visual de: 4.2.1. Luces de posición 4.2.2. Luces de frenado 4.2.3. Luces indicadoras de dirección 4.2.4. Luces de marcha atrás 4.2.5. Luces antiniebla 4.2.6. Iluminación de la placa trasera de matrícula 4.2.7. Catadióptricos 4.2.8. Luces indicadoras de peligro
4.3. Luces de frenado 4.3.1. Estado y funcionamiento 4.3.2. Color y eficacia visual	
4.4. Luces indicadoras de dirección 4.4.1. Estado y funcionamiento 4.4.2. Color y eficacia visual 4.4.3. Conmutación 4.4.4. Cadencia de las pulsaciones	
4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras 4.5.1. Colocación 4.5.2. Estado y funcionamiento 4.5.3. Color y eficacia visual	

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
4.6. Luces de marcha atrás 4.6.1. Estado y funcionamiento 4.6.2. Color y eficacia visual	
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula	
4.8. Catadióptricos — Estado y color	
4.9. Indicadores luminosos	
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque	
4.11. Cableado eléctrico	
5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión	5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión
5.1. Ejes	5.1. Ejes
5.2. Ruedas y neumáticos	5.2. Ruedas y neumáticos
5.3. Suspensión	5.3. Suspensión
6. Chasis y accesorios del chasis	6. Chasis y accesorios del chasis
6.1. Chasis o bastidor y accesorios 6.1.1. Estado general 6.1.2. Tubos de escape y silenciadores 6.1.3. Depósitos y conductos del combustible 6.1.4. Características geométricas y estado del dispositivo trasero de protección, vehículos pesados 6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto 6.1.6. Dispositivo de acoplamiento de los vehículos tractores, de los remolques y de los semirremolques	6.1. Chasis o bastidor y accesorios 6.1.1. Estado general 6.1.2. Tubos de escape y silenciadores 6.1.3. Depósitos y conductos del combustible 6.1.4. Soporte de la rueda de repuesto 6.1.5. Seguridad del dispositivo de acoplamiento (en su caso)
6.2. Cabina y carrocería 6.2.1. Estado general 6.2.2. Fijación 6.2.3. Puertas y cerraduras 6.2.4. Suelo 6.2.5. Asiento del conductor 6.2.6. Estribos	6.2. Carrocería 6.2.1. Estado general 6.2.2. Puertas y cerraduras
7. Equipos diversos	7. Equipos diversos
7.1. Cinturones de seguridad	7.1. Fijación del asiento del conductor

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
7.2. Extintor	7.2. Fijación de la batería
7.3. Cerraduras y dispositivo antirrobo	7.3. Aparato productor de señales acústicas
7.4. Triángulo de señalización	7.4. Triángulo de señalización
7.5. Botiquín de urgencia	7.5. Cinturones de seguridad 7.5.1. Seguridad de los enganches 7.5.2. Estado de los cinturones 7.5.3. Funcionamiento
7.6. Calzo o calzos de rueda	
7.7. Aparato productor de señales acústicas	
7.8. Indicador de velocidad	
7.9. Tacógrafo (presencia y precintado): — comprobar, en su caso, la validez de la placa del tacógrafo, si así lo exige el Reglamento (CEE) nº 3821/85 ⁽¹⁾ — comprobar, en caso de duda, que la circunferencia o la dimensión de la rueda coincida con los datos consignados en la placa del tacógrafo — donde sea factible, comprobar que los precintos del tacógrafo y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos	
7.10. Dispositivo de limitación de velocidad: — donde sea posible, comprobar que esté instalado el dispositivo de limitación de velocidad, si así lo exige la Directiva 92/6/CEE ⁽²⁾ — comprobar la validez de la placa del dispositivo de limitación de velocidad — donde sea factible, comprobar que los precintos del dispositivo de limitación de velocidad y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta estén intactos	
8. Ruidos ambientales	8. Ruidos ambientales
8.1. Ruido	8.1. Ruido

⁽¹⁾ Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO nº L 370 de 31. 12. 1985, p. 8); Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2479/95 de la Comisión (DO nº L 256 de 26. 10. 1995, p. 8).

⁽²⁾ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 27) (Rectificaciones en el DO nº L 224 de 30. 9. 1993, p. 34).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6

8.2. Emisiones de gases de escape

8.2.1. Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina):

a) cuyas emisiones de gases de escape no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones, como un catalizador de circuito cerrado de tres vías controlado por sonda lambda, por ejemplo:

- 1) inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones;
- 2) inspección visual del sistema de control de emisiones, si procede, para comprobar que esté instalado todo el equipo necesario.

Después de un período razonable de calentamiento del motor (que tenga en cuenta las prescripciones del fabricante del vehículo), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape será el declarado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros no lo utilicen como valor de referencia, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:

- para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha que los Estados miembros hubieren fijado para el primer registro de los vehículos en cumplimiento de la Directiva 70/220/CEE ⁽¹⁾ y el 1 de octubre de 1986: CO — 4,5 % vol,
- para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986: CO — 3,5 % vol;

b) cuyas emisiones de gases estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones, como un catalizador de circuito cerrado de tres vías controlado por sonda lambda, por ejemplo:

- 1) inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones y que todas las partes están enteras;
- 2) inspección visual del dispositivo de control de emisiones para comprobar que está instalado todo el equipo necesario;
- 3) determinación de la eficacia del dispositivo de control de emisiones midiendo el valor lambda y el contenido en CO de los gases de escape de acuerdo con el punto 4 o con arreglo a los procedimientos optativos de los fabricantes registrados en el momento de la homologación. En cada uno de los controles el motor del vehículo deberá ser calentado durante un período que se ajuste a las prescripciones del fabricante del vehículo.
- 4) Emisiones del tubo de escape — valores límite

— Medición con el motor al ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape será el declarado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato, no deberá superarse el límite de 0,5 % vol de CO.

— Medición al ralentí acelerado; la velocidad del motor (en vacío) deberá ser de al menos 2 000 rpm⁻¹:

Contenido en CO: inferior a 0,3 % vol

Lambda: $1 \pm 0,03$, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

8.2.2. Vehículos a motor equipados con motores de encendido por compresión (diesel)

Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de opacidad no deberá ser superior al registrado en la placa conforme a la Directiva 72/306/CEE ⁽²⁾. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros decidan no utilizar este valor como referencia, no deberán superarse los valores límite del coeficiente máximo de absorción para:

— motores diesel de aspiración natural: 2,5 m⁻¹,

— motores diesel sobrealimentados: 3,0 m⁻¹,

o bien los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CE.

Los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980 estarán exentos del cumplimiento de estos requisitos.

8.2.3. Equipo de inspección

La inspección de los vehículos con motor de gasolina y con motor diesel exigirá la utilización de un equipo capaz de controlar con exactitud los vehículos en relación con los valores límite establecidos o prescritos por el constructor.

8.2.4. Cuando en el momento de la homologación CE un tipo de vehículo no haya podido respetar los valores límite establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros podrán fijar valores límite más altos para dicho tipo de vehículo, basándose en las pruebas que aporte el fabricante. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, que a su vez informará a los demás Estados miembros.

⁽¹⁾ Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (DO nº L 76 de 9. 3. 1970, p. 1) y Rectificaciones (DO nº L 81 de 11. 4. 1970); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO nº L 100 de 19. 4. 1994, p. 42).

⁽²⁾ Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diesel destinados a la propulsión de vehículos (DO nº L 190 de 20. 8. 1972, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 89/491/CEE de la Comisión (DO nº L 238 de 15. 8. 1989, p. 43).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6
8.3. Dispositivo antiparasitario de la radio	
9. Ensayos suplementarios para los vehículos destinados al transporte público	
9.1. Salida(s) de socorro (incluidos los martillos para romper los cristales), placas indicadoras de la salida o salidas de socorro	
9.2. Calefacción	
9.3. Aireación	
9.4. Disposición de los asientos	
9.5. Iluminación interior	
10. Identificación del vehículo	10. Identificación del vehículo
10.1. Placas de matrícula	10.1. Placas de matrícula
10.2. Número del chasis	10.2. Número del chasis

ANEXO III

PARTE A

Directivas derogadas
(contempladas en el artículo 10)

Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques, y las Directivas que la han modificado:

- Directiva 88/449/CEE del Consejo,
- Directiva 91/225/CEE del Consejo,
- Directiva 91/328/CEE del Consejo,
- Directiva 92/54/CEE del Consejo,
- Directiva 92/55/CEE del Consejo,
- Directiva 94/23/CE de la Comisión.

PARTE B

Directiva	Fecha límite	
	para su transposición	para su puesta en aplicación
77/143/CEE (DO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47)	31 de diciembre de 1977	31 de diciembre de 1977
88/449/CEE (DO nº L 222 de 12. 8. 1988, p. 10)	28 de julio de 1990	28 de julio de 1990
91/225/CEE (DO nº L 103 de 23. 4. 1991, p. 3)	1 de enero de 1992	1 de enero de 1992
91/328/CEE (DO nº L 178 de 6. 7. 1991, p. 29)	1 de julio de 1993	1 de julio de 1993
92/54/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 63)	22 de junio de 1993	22 de junio de 1993
92/55/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 68) para los vehículos contemplados en la letra a) del punto 8.2.1 del Anexo II: para los vehículos contemplados en el punto 8.2.2 del Anexo II: para los vehículos contemplados en la letra b) del punto 8.2.1 del Anexo II:	22 de junio de 1993	1 de enero de 1994 1 de enero de 1996 1 de enero de 1997
94/23/CE (DO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6)	1 de enero de 1997	1 de enero de 1997

ANEXO IV

TABLA DE CORRESPONDENCIAS Nº 1

(articulado)

. Presente Directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Apartado 1 del artículo 1	Apartado 1 del artículo 1						
Apartado 2 del artículo 1	Apartado 1 del artículo 2						
Artículo 2	Artículo 4						
Párrafo primero del apartado 1 del artículo 3	Apartado 1 del artículo 5						
Párrafo segundo del apartado 1 del artículo 3	Apartado 2 del artículo 5						
Apartado 2 del artículo 3	Apartado 3 del artículo 5						
Apartado 3 del artículo 3							Artículo 2
Apartado 1 del artículo 4	Apartado 2 del artículo 2						
Apartado 2 del artículo 4	Apartado 3 del artículo 2						
Apartado 3 del artículo 4	Artículo 3						Artículo 4
Guiones primero a sexto del artículo 5							Artículo 3
Guión séptimo del artículo 5							
Apartado 1 del artículo 6	Apartado 1 del artículo 7	Apartado 1 del artículo 1					
Apartado 2 del artículo 6							Apartado 1 del artículo 1
Apartados 1 y 2 del artículo 7	Artículo 1						

Presente Directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Apartados 1 a 4 del artículo 8			Artículo 1	Artículo 3			
Apartado 1 del artículo 9							
Apartado 2 del artículo 9							
Artículo 10							
Apartado 1 del artículo 11	Artículo 6	Apartado 1 del artículo 2	Apartados 1 a 3 del artículo 2	Apartado 1 del artículo 5			
Apartado 2 del artículo 11		Apartado 2 del artículo 2		Apartado 2 del artículo 5			
Apartado 3 del artículo 11							
Artículo 12						Apartado 4 del artículo 2	
Artículo 13							

TABLA DE CORRESPONDENCIAS Nº 2
(categorías de vehículos sometidos a inspección técnica)

Presente Directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Anexo I							
Categoría 1	Anexo I						
Categoría 2	Categoría 1						
Categoría 3	Categoría 2						
Categoría 4	Categoría 3						
Categoría 5	Categoría 4						
Categoría 6		Apartado 2 del artículo 1			Apartado 2 del artículo 1		

TABLA DE CORRESPONDENCIAS Nº 3
(puntos de control)

Presente Directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Anexo II (*)	Anexo II						
Nota intr. 1	Nota intr. 1						
Nota intr. 2					Apartado 1 del artículo 1		
Nota intr. 3					Apartado 1 del artículo 1		
Punto 1					Apartado 1 del artículo 1		
Punto 1.2							
Punto 1.2.1							Artículo 1
Punto 1.2.2							
Punto 1.3					Apartado 1 del artículo 1		
Punto 1.3.1							Artículo 1
Punto 1.3.2							
Punto 1.4					Apartado 1 del artículo 1		
Punto 1.4.1							Artículo 1
Punto 1.4.2							
Punto 1.5					Apartado 1 del artículo 1		
Punto 1.6							
Punto 2		Apartado 3 del artículo 1					
Punto 7.8							
Punto 7.9 (título) (guiones primero a tercero)	Apartado 3 del artículo 1						
Punto 7.10 (guiones primero a tercero)							
Punto 8		Apartado 3 del artículo 1					
Punto 8.1							
Punto 8.2						Apartado 1 del artículo 1	
Punto 8.2.4							
Punto 8.3		Apartado 3 del artículo 1					
Punto 10.2							

(*) La categoría 4 (taxis y ambulancias) se traslada de la columna de la izquierda a la de la derecha (con las categorías 5 y 6) en el Anexo II.

DIRECTIVA 96/97/CE DEL CONSEJO

de 20 de diciembre de 1996

por la que se modifica la Directiva 86/378/CEE relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en los regímenes profesionales de seguridad social

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 100,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 119 del Tratado, cada Estado miembro garantizará la aplicación del principio de igualdad de retribución entre los trabajadores masculinos y femeninos para un mismo trabajo; que por retribución debe entenderse el salario o sueldo normal de base o mínimo y cualesquiera otras gratificaciones satisfechas directa o indirectamente, en dinero o en especie, por el empresario al trabajador en razón de la relación de trabajo;

Considerando que en su sentencia de 17 de mayo de 1990, en el asunto C-262/88, Barber contra Guardian Royal Exchange Assurance Group ⁽⁴⁾, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas reconoce que todas las formas de pensiones de empresa constituyen un elemento de retribución a efectos del artículo 119 del Tratado;

Considerando que por la sentencia antes mencionada, tal como precisa la sentencia de 14 de diciembre de 1993, en el asunto C-110/91, Moroni contra Collo GmbH ⁽⁵⁾, el Tribunal interpreta el artículo 119 del Tratado como que las discriminaciones entre hombres y mujeres en los regímenes profesionales de seguridad social están prohibidas de forma general y no sólo cuando se trata de fijar la edad de la pensión o cuando se ofrece una pensión profesional como compensación por un despido por causas económicas;

Considerando que, con arreglo al Protocolo nº 2 sobre el artículo 119 del Tratado, anejo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, las prestaciones en virtud de

un régimen profesional de seguridad social no se considerarán retribución en el caso y en la medida en que puedan asignarse a los períodos de empleo anteriores al 17 de mayo de 1990, excepto en el caso de los trabajadores o sus derechohabientes que, antes de esa fecha, hubieran incoado una acción ante los tribunales o presentado una reclamación equivalente según el Derecho nacional de aplicación;

Considerando que, en sus sentencias de 28 de septiembre de 1994 ⁽⁶⁾, en el asunto C-57/93, Vroege contra NCIV Instituut voor Volkshuisvesting BV, y en el asunto C-128/93, Fisscher contra Voorhuis Hengelo BV, el Tribunal ha establecido que el citado Protocolo no tiene ninguna incidencia sobre el derecho a la participación en un plan de pensiones de empresa, que continúa regendiéndose por la sentencia de 13 de mayo de 1986, en el asunto 170/84, Bilka-Kaufhaus GmbH contra Hartz ⁽⁷⁾, y que la limitación de los efectos en el tiempo de la sentencia de 17 de mayo de 1990, en el asunto C-262/88, Barber contra Guardian Royal Exchange Assurance Group, no se aplica al derecho a la participación en un plan de pensiones de empresa; que el Tribunal ha decidido asimismo que las normas nacionales relativas a los plazos de recurso de derecho interno son oponibles en el caso de los trabajadores que invoquen su derecho a afiliación a un plan de pensiones de empresa, a condición de que no sean menos favorables para este tipo de recurso que para los recursos similares de carácter interno y que no hagan imposible en la práctica el ejercicio del Derecho comunitario; que, además, el Tribunal ha decidido que el hecho de que un trabajador pueda pretender la afiliación retroactiva a un plan de pensiones de empresa no le permite sustraerse al pago de las cotizaciones relativas al período de afiliación de que se trate;

Considerando que la exclusión de trabajadores con contratos de trabajo atípicos del acceso al plan de seguridad social sectorial o de la empresa puede suponer una discriminación indirecta en contra de las mujeres;

Considerando que, en su sentencia del 9 de noviembre de 1993, asunto C-132/92, Birds Eye Walls Ltd contra Friedel M. Roberts ⁽⁸⁾, el Tribunal ha decidido que el artículo 119 del Tratado no se opone a que, a efectos del cálculo de la cuantía de una «pensión transitoria», que el empresario abona a los trabajadores/as por cuenta ajena que han obtenido la jubilación anticipada por razones de

⁽¹⁾ DO nº C 218 de 23. 8. 1995, p. 5.

⁽²⁾ Dictamen emitido el 12 de noviembre de 1996 (DO nº C 362 de 2. 12. 1996).

⁽³⁾ DO nº C 18 de 22. 1. 1996, p. 132.

⁽⁴⁾ Rec. 1990 I, p. 1889.

⁽⁵⁾ Rec. 1993 I, p. 6591.

⁽⁶⁾ Rec. 1994 I, p. 4541 y Rec. 1994 I, p. 4583, respectivamente.

⁽⁷⁾ Rec. 1986 I, p. 1607.

⁽⁸⁾ Rec. 1993 I, p. 5579.

salud, destinada a compensar, entre otras cosas, la pérdida de ingresos debida al hecho de que no se ha alcanzado aún la edad requerida para recibir la pensión del régimen general, se tenga en cuenta la cuantía de la pensión del régimen general que se percibirá más adelante, ni a que la cuantía de la pensión transitoria sea reducida en consecuencia, aunque ello tenga como resultado que, en el tramo de edad comprendido entre sesenta y sesenta y cinco años, la antigua trabajadora por cuenta ajena perciba una pensión transitoria inferior a la que percibe su homólogo masculino, siendo esta diferencia equivalente a la cuantía de la pensión del régimen general a la que tiene derecho la mujer a partir de los sesenta años en concepto de períodos de empleo cubiertos al servicio del mencionado empresario;

Considerando que en su sentencia de 6 de octubre de 1993, en el asunto C-109/91, Ten Oever contra Stichting Bedrijfspensioenfonds voor het Glazenwassers en Schoonmaakbedrijf⁽¹⁾, así como en sus sentencias de 14 de diciembre de 1993, en el asunto C-110/91, Moroni contra Collo GmbH; de 22 de diciembre de 1993, en el asunto C-152/91, Neath contra Hugh Steeper Ltd⁽²⁾, y de 28 de septiembre de 1994, en el asunto C-200/91, Coloroll Pension Trustees Limited contra Russell y otros⁽³⁾, el Tribunal confirma que, en virtud de la sentencia de 17 de mayo de 1990, en el asunto C-262/88, Barber contra Guardian Royal Exchange Assurance Group, el efecto directo del artículo 119 del Tratado sólo podrá invocarse para exigir la igualdad de trato en materia de pensiones de empresa respecto de las prestaciones devengadas en virtud de períodos de empleo posteriores al 17 de mayo de 1990, sin perjuicio de la excepción prevista en favor de los trabajadores o de sus causahabientes que, antes de dicha fecha, hayan iniciado una acción judicial o hayan formulado una reclamación equivalente según el Derecho nacional aplicable;

Considerando que, en las sentencias arriba citadas en los asuntos C-109/91 y C-200/91, el Tribunal confirma que la limitación temporal de la sentencia Barber se aplica a las pensiones de supervivencia y que, por lo tanto, la igualdad de trato en esta materia sólo puede exigirse en relación a los períodos de empleo posteriores al 17 de mayo de 1990, salvo la excepción prevista en favor de las personas que antes de dicha fecha hayan iniciado acciones ante los tribunales o hayan presentado una reclamación equivalente según el Derecho nacional aplicable;

Considerando además que, en las citadas sentencias en los asuntos C-152/91 y C-200/91, el Tribunal precisa que las cotizaciones de los trabajadores por cuenta ajena a un régimen de jubilación que consiste en garantizar una prestación final determinada deben ser de la misma cuantía para los trabajadores masculinos o femeninos, porque están amparadas por el artículo 119 del Tratado, mientras que la desigualdad de las cotizaciones patronales abonadas en el marco de los regímenes de prestaciones definidas financiadas por capitalización, a causa de la

utilización de factores actuariales distintos según el sexo no podría tenerse en cuenta en relación con la misma disposición;

Considerando que, en sus sentencias de 28 de septiembre de 1994⁽⁴⁾, en el asunto C-408/92, Smith contra Advel Systems, y en el asunto C-28/93, Van dem Akker contra Stichting Shell Pensioenfonds, el Tribunal indica que el artículo 119 del Tratado se opone a que un empresario, al adoptar las medidas necesarias para atenerse a la sentencia de 17 de mayo de 1990 en el asunto Barber (C-262/88), retrase la edad de jubilación de las mujeres hasta equipararla con la de los hombres, en lo relativo a los períodos de empleo comprendidos entre el 17 de mayo de 1990 y la fecha de la entrada en vigor de las medidas mencionadas, si bien, respecto a los períodos de empleo posteriores a dicha fecha, el artículo 119 no le impide proceder de este modo; que para los períodos de empleo anteriores al 17 de mayo de 1990 el Derecho comunitario no imponía ninguna obligación que pudiera justificar medidas que disminuyan *a posteriori* las ventajas de que las mujeres habían disfrutado;

Considerando que la citada sentencia en el asunto C-200/91, Coloroll Pension Trustees Limited contra Russell y otros, el Tribunal juzga que las prestaciones suplementarias que se derivan de las aportaciones efectuadas con carácter meramente voluntario por los trabajadores por cuenta ajena no están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 119 del Tratado;

Considerando que, entre las medidas seleccionadas en su tercer programa de acción a medio plazo en favor de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres (1991-1995)⁽⁵⁾, la Comisión destaca de nuevo la adopción de medidas adecuadas para tener en cuenta las consecuencias de la sentencia dictada en el asunto C-262/88, Barber contra Guardian Royal Exchange Assurance Group;

Considerando que dicha sentencia implica necesariamente la invalidez de determinadas disposiciones de la Directiva 86/378/CEE⁽⁶⁾ en lo que respecta a los trabajadores por cuenta ajena;

Considerando que el artículo 119 del Tratado es directamente aplicable y que puede ser invocado ante los órganos jurisdiccionales nacionales contra cualquier empresario, ya sea una persona privada o una persona jurídica de Derecho público, y que son los órganos jurisdiccionales nacionales los que deben garantizar la protección de los derechos que esta disposición concede a los justiciables;

Considerando que, por razones de seguridad jurídica, es necesaria una modificación de la Directiva 86/378/CEE para adaptar las disposiciones de ésta que resultan afectadas por la jurisprudencia Barber,

⁽¹⁾ Rec. 1993 I, p. 4879.

⁽²⁾ Rec. 1993 I, p. 6953.

⁽³⁾ Rec. 1994 I, p. 4389.

⁽⁴⁾ Rec. 1994 I, p. 4435 y Rec. 1994 I, p. 4527, respectivamente.

⁽⁵⁾ DO nº C 142 de 31. 5. 1991, p. 1.

⁽⁶⁾ DO nº L 225 de 12. 8. 1986, p. 40

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

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

Artículo 1

La Directiva 86/378/CEE quedará modificada como sigue:

1) El artículo 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 2

1. Se consideran "régimenes profesionales de seguridad social" los régimenes no regulados por la Directiva 79/7/CEE cuya finalidad sea proporcionar a los trabajadores, por cuenta ajena o autónomos, agrupados en el marco de una empresa o de un grupo de empresas, de una rama económica o de un sector profesional o interprofesional, prestaciones destinadas a completar las prestaciones de los régimenes legales de seguridad social o a sustituirlas, tanto si la adscripción a dichos régimenes fuere obligatoria como si fuere facultativa.

2. La presente Directiva no se aplicará:

- a) a los contratos individuales de los trabajadores autónomos;
- b) a los régimenes de los trabajadores autónomos de un solo miembro;
- c) en el caso de trabajadores por cuenta ajena, a los contratos de seguro en los que no participe el empresario;
- d) a las disposiciones opcionales de los régimenes profesionales que se ofrezcan individualmente a los participantes con el fin de garantizarles:
 - bien prestaciones complementarias,
 - bien la elección de la fecha inicial de percepción de las prestaciones normales de los trabajadores autónomos, o la elección entre varias prestaciones;
- e) a los régimenes profesionales en la medida en que las prestaciones se financien a partir de las contribuciones abonadas por los trabajadores con carácter voluntario.

3. La presente Directiva no se opone a que un empresario conceda a personas que ya hayan alcanzado la edad de la jubilación para la obtención de una pensión con arreglo a un régimen profesional, pero que aún no hubieren alcanzado la edad de la jubilación para la obtención de una pensión de jubilación legal, un complemento de pensión con objeto de igualar o acercarse al importe de las prestaciones globales con relación a las personas del sexo opuesto en la misma situación que hubieren ya alcanzado la edad de la jubilación legal, hasta que los beneficiarios del complemento alcancen la edad de jubilación legal.».

«Artículo 3

La presente Directiva se aplicará a la población activa, incluidos los trabajadores autónomos, los trabajadores cuya actividad se vea interrumpida por enfermedad, maternidad, accidente o paro involuntario, y a las personas que busquen empleo, a los trabajadores jubilados y a los trabajadores inválidos, así como a los derechohabientes de dichos trabajadores, de conformidad con la legislación o a las prácticas nacionales.».

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

«Artículo 6

1. Deberán considerarse entre las disposiciones contrarias al principio de igualdad de trato las que se basen en el sexo, directa o indirectamente, en particular las que se refieren al estado civil o familiar, para:

- a) definir a las personas admitidas a participar en un régimen profesional;
- b) establecer el carácter obligatorio o facultativo de la participación en un régimen profesional;
- c) establecer normas diferentes en lo que se refiere a la edad de entrada en un régimen o a la duración mínima de empleo o de afiliación al régimen para la obtención de las prestaciones correspondientes;
- d) prever normas diferentes, salvo en la medida prevista en las letras h) e i), para el reembolso de las cotizaciones cuando el trabajador abandone el régimen sin haber cumplido las condiciones que le garanticen un derecho diferido a las prestaciones a largo plazo;
- e) establecer condiciones diferentes de concesión de prestaciones o reservar éstas a los trabajadores de uno de los sexos;
- f) imponer edades diferentes de jubilación;
- g) interrumpir el mantenimiento o la adquisición de derechos durante los períodos de permiso por maternidad o por razones familiares, legal o convencionalmente prescritos y remunerados por el empresario;
- h) establecer niveles diferentes para las prestaciones, salvo en la medida necesaria para tener en cuenta elementos de cálculo actuarial que sean diferentes según el sexo en el caso de los régimenes de cotización definida.

En el caso de regímenes de prestaciones definidas, financiadas por capitalización, ciertos elementos (de los que algunos ejemplos figuran en el Anexo) pueden ser desiguales en la medida que la desigualdad de los importes se deba a las consecuencias de la utilización de factores actuariales diferentes según el sexo en el momento de la puesta en práctica de la financiación del régimen;

- i) establecer niveles diferentes para las cotizaciones de los trabajadores;

establecer niveles diferentes para las cotizaciones de los empresarios, salvo:

— en el caso de regímenes de cotización definida, si lo que se pretende es igualar o aproximar los importes de las prestaciones de pensión para ambos sexos;

— en el caso de regímenes de prestaciones definidas, financiadas por capitalización, cuando las cotizaciones patronales estén destinadas a completar la asignación financiera indispensable para cubrir los costes de dichas prestaciones definidas;

- j) prever normas diferentes o normas aplicables solamente a los trabajadores de un sexo determinado, salvo en la medida prevista en las letras h) e i), en lo que se refiera a la garantía o al mantenimiento del derecho a prestaciones diferidas cuando el trabajador abandone el régimen.

2. Cuando la concesión de prestaciones dependientes de la presente Directiva se deje a la discreción de los órganos de gestión del régimen, éstos deberán respetar el principio de igualdad de trato.».

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

«Artículo 8

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las disposiciones de los regímenes profesionales de los trabajadores autónomos contrarias al principio de igualdad de trato sean revisadas con efecto anterior al 1 de enero de 1993, a más tardar.

2. La presente Directiva no será obstáculo para que los derechos y obligaciones correspondientes a un período de afiliación a un régimen profesional de los trabajadores autónomos anterior a la revisión de este régimen permanezcan regidos por las disposiciones del régimen en vigor a lo largo de dicho período.».

- 5) El artículo 9 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 9

En cuanto al régimen de los trabajadores autónomos, los Estados miembros podrán aplazar la aplicación obligatoria del principio de igualdad de trato en lo que se refiere a:

- a) la fijación de la edad de jubilación para la concesión de pensiones de vejez y de jubilación, así como las consecuencias que puedan derivarse de ellas para otras prestaciones, a su criterio:
- bien hasta la fecha en la que dicha igualdad se realiza en los regímenes legales,
 - bien, como máximo, hasta que una directiva imponga dicha igualdad;
- b) las pensiones de supervivencia hasta que el Derecho comunitario imponga el principio de igualdad de trato en los regímenes legales de seguridad social al respecto;
- c) la aplicación del párrafo primero de la letra i) del apartado 1 del artículo 6, para tener en cuenta los elementos de cálculo actuarial diferentes, como máximo hasta el 1 de enero de 1999.».

- 6) Se añadirá el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis.

El hecho de que hombres y mujeres puedan exigir una edad de jubilación flexible según las mismas condiciones no deberá considerarse incompatible con la presente Directiva.».

- 7) Se añadirá el Anexo siguiente:

«ANEXO

Ejemplos de elementos que pueden resultar desiguales en lo referente a los regímenes de prestaciones definidas financiadas por capitalización, contemplados en la letra h) del artículo 6:

- la conversión en capital de una parte de una pensión periódica;
- la transferencia de los derechos a pensión;
- una pensión de supervivencia pagadera a un derechohabiente a cambio de la renuncia a una parte de la pensión;
- una pensión reducida cuando el trabajador opte por la jubilación anticipada.».

Artículo 2

1. Toda medida de aplicación de la presente Directiva, en lo que se refiere a trabajadores asalariados, deberá cubrir todas las prestaciones derivadas de períodos de trabajo a partir del 17 de mayo de 1990 y se aplicará retroactivamente hasta esa fecha, sin perjuicio de los trabajadores o sus derechohabientes que, antes de esa fecha, hubieren incoado una acción ante los tribunales o presentado una reclamación equivalente según el Derecho nacional. En ese caso, las medidas de aplicación se aplicarán retroactivamente hasta el 8 de abril de 1976 y deberán cubrir todas las prestaciones derivadas de períodos de trabajo después de esa fecha. Para los Estados miembros que se hayan adherido a la Comunidad después del 8 de abril de 1976, la fecha será sustituida por la fecha en la que empezara a ser aplicable en su territorio el artículo 119.

2. La segunda frase del apartado 1 no se opone a que las normas nacionales relativas a los plazos de recurso de Derecho interno se opongan a los trabajadores o sus derechohabientes que hubieren incoado una acción ante los tribunales antes del 17 de mayo de 1990, a condición de que no sean menos favorables a dicho tipo de acción que a acciones semejantes de orden nacional y no imposibiliten en la práctica el ejercicio del Derecho comunitario.

3. Para los Estados miembros cuya adhesión haya tenido lugar después del 17 de mayo de 1990, y que a 1 de enero de 1994 fueran partes contratantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, la fecha de 17 de mayo de 1990 de los apartados 1 y 2 se sustituirá por la de 1 de enero de 1994.

Artículo 3

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de julio de 1997. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. A más tardar en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros transmitirán a la Comisión todos los datos pertinentes para que la Comisión pueda elaborar un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Artículo 4

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

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1996.

Por el Consejo

El Presidente

S. BARRETT

DIRECTIVA 96/98/CE DEL CONSEJO

de 20 de diciembre de 1996

sobre equipos marinos

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

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

- (1) Considerando que, en el marco de la política común de transporte, es necesario adoptar nuevas medidas para garantizar la seguridad en el sector del transporte marítimo;
- (2) Considerando que la Comunidad está seriamente preocupada por los accidentes navales, en particular por los que ocasionan la pérdida de vidas humanas y contaminación de los mares y de las costas de los Estados miembros;
- (3) Considerando que el riesgo de accidentes navales puede reducirse con eficacia mediante la aplicación de normas comunes que garanticen altos niveles de seguridad en el funcionamiento del equipo embarcado en los buques; que las normas y métodos de ensayo pueden influir en gran medida en el rendimiento futuro de tal equipo;
- (4) Considerando que los convenios internacionales exigen que los Estados del pabellón garanticen que el equipo embarcado cumpla determinadas normas de seguridad y expidan los correspondientes certificados; que, a tal fin, han sido elaboradas normas de ensayo para algunos tipos de equipos marinos por los organismos internacionales de normalización y por la Organización Marítima Internacional (OMI); que las normas de ensayo nacionales de

aplicación de las normas internacionales dejan un margen de discreción a las autoridades de certificación, que a su vez tienen diferentes niveles de cualificación y experiencia; que ello conduce a niveles de seguridad de productos que, según certificación de las autoridades competentes nacionales, cumplen con las normas de seguridad internacionales que les son aplicables y a una gran oposición de los Estados miembros a aceptar sin controles adicionales que se embarquen en buques que enarbolan su pabellón equipos aprobados por otros Estados miembros;

- (5) Considerando que es necesario establecer reglas comunes para acabar con las diferencias en la aplicación de las normas internacionales; que tales reglas comunes tendrán el efecto de eliminar costes innecesarios y gestiones administrativas relacionados con la homologación del equipo, mejorar las condiciones de funcionamiento y la competitividad de la navegación comunitaria y la supresión de obstáculos técnicos al comercio mediante la marca de homologación fijada en los equipos;
- (6) Considerando que el Consejo, en su Resolución de 8 de junio de 1993 relativa a una política común de seguridad marítima ⁽⁴⁾ instó a la Comisión a que presentase propuestas para armonizar la aplicación de las normas de la OMI y los procedimientos de aprobación de los equipos marinos;
- (7) Considerando que la actuación a nivel comunitario constituye el único medio posible de lograr dicha armonización, ya que los Estados miembros actuando por separado o a través de las organizaciones internacionales no pueden lograr el mismo nivel de seguridad de los equipos;
- (8) Considerando que una directiva del Consejo constituye el instrumento jurídico adecuado, al establecer un marco para la aplicación uniforme y obligatoria de las normas internacionales de ensayo por parte de los Estados miembros;

⁽¹⁾ DO nº C 218 de 23. 8. 1995, p. 9.

⁽²⁾ DO nº C 101 de 3. 4. 1996, p. 3.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de noviembre de 1995 (DO nº C 339 de 18. 12. 1995, p. 21), Posición común del Consejo de 18 de junio de 1996 (DO nº C 248 de 26. 8. 1996, p. 10) y Decisión del Parlamento Europeo de 24 de octubre de 1996 (DO nº C 347 de 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ DO nº C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

- (9) Considerando adecuado ocuparse en primer lugar de los equipos cuya presencia obligatoria a bordo viene exigida por los convenios internacionales, así como de su aprobación por las administraciones nacionales con arreglo a las normas de seguridad que establecen los convenios o resoluciones internacionales;
- (10) Considerando que existen varias Directivas que garantizan la libre circulación de algunos productos que pueden usarse, entre otras cosas, como equipo embarcado, pero que no contemplan la certificación de los equipos por los Estados miembros con arreglo a los correspondientes convenios internacionales; que, por consiguiente, los equipos destinados a ser embarcados deberán estar regulados exclusivamente por las nuevas normas comunes;
- (11) Considerando que es necesario que se establezcan nuevas normas de ensayo, preferiblemente a escala internacional, en lo que se refiere a los equipos para los que no existan ya dichas normas o para los que éstas no sean suficientemente detalladas;
- (12) Considerando que los Estados miembros deberían garantizar que los organismos notificados que evalúan la conformidad de los equipos con las normas de ensayo sean independientes, eficaces y profesionalmente capacitados para llevar a cabo sus tareas;
- (13) Considerando que el cumplimiento de las normas internacionales de ensayo puede probarse mejor mediante los procedimientos de evaluación de la conformidad fijados por la Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado «CE» de conformidad, que van a utilizarse en las directivas de armonización técnica ⁽¹⁾;
- (14) Considerando que nada de lo dispuesto en la presente Directiva impedirá el derecho, garantizado por los convenios internacionales, de que las administraciones de abanderamiento efectúen pruebas de funcionamiento operativo a bordo de los buques a los que concedan certificados de seguridad, siempre que dichas pruebas no sean una duplicación de los procedimientos de evaluación de la conformidad;
- (15) Considerando que los equipos contemplados en la presente Directiva deben, por norma general, llevar una marca que indique que cumplen los requisitos de la presente Directiva;
- (16) Considerando que los Estados miembros pueden, en ciertos casos, adoptar medidas provisionales para limitar o prohibir el uso de equipos que lleven la marca de conformidad;
- (17) Considerando que en circunstancias excepcionales puede permitirse el uso de equipos que no lleven la marca de conformidad;
- (18) Considerando que para modificar la presente Directiva será necesario un procedimiento simplificado con la participación de un comité de regulación,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El objetivo de la presente Directiva es aumentar la seguridad en el mar y prevenir la contaminación marina mediante la aplicación uniforme de los instrumentos internacionales en relación con el equipo detallado en el Anexo A que se haya de embarcar en buques para los que los Estados miembros u otros en su nombre expiden certificados de seguridad con arreglo a los convenios internacionales, y garantizar la libre circulación de dicho equipo dentro de la Comunidad.

Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- «procedimientos de evaluación de la conformidad»: los procedimientos establecidos en el artículo 10 y el Anexo B de la presente Directiva;
- «equipo»: los dispositivos especificados en los Anexos A.1 y A.2 que deben encontrarse a bordo de un buque para ser utilizados de conformidad con los instrumentos internacionales o que se pueden embarcar voluntariamente para su uso, y para los que es necesaria la aprobación de la administración del Estado del pabellón de acuerdo con los instrumentos internacionales;
- «equipo de radiocomunicaciones»: el equipo estipulado en el capítulo IV del Convenio SOLAS (1974), modificado de conformidad con el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) en 1988, y un aparato telefónico bidireccional de ondas métricas exigido por el Reglamento III/6.2.1 de dicho Convenio;
- «convenios internacionales»:

— el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 (LL66),

⁽¹⁾ DO nº C 220 de 30. 8. 1993, p. 23.

- el Convenio sobre reglas internacionales para prevenir colisiones en el mar de 1972 (COLREG),
 - el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (MARPOL),
 - el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS),
- junto con los protocolos y enmiendas a dichos convenios vigentes en la fecha de adopción de la presente Directiva;
- e) «instrumentos internacionales» los convenios internacionales pertinentes y las resoluciones y circulares pertinentes de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como las normas internacionales de ensayo correspondientes;
- f) «marcado de conformidad» el símbolo al que se refiere el artículo 11, fijado en el Anexo D;
- g) «organismo notificado» el organismo designado por la administración nacional competente de un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9;
- h) «embarcar» instalar o colocar a bordo de un buque;
- i) «certificados de seguridad» los certificados expedidos por los Estados miembros o en su nombre con arreglo a los convenios internacionales;
- j) «buque» todo navío de mar sujeto a los convenios internacionales pertinentes, quedando entendido que no quedan cubiertos los buques de guerra;
- k) «buque comunitario» todo buque respecto del cual se expidan, por parte de los Estados miembros o en su nombre, certificados de seguridad con arreglo a los convenios internacionales. Esta definición no incluye los casos en los que la administración de un Estado miembro expida un certificado para un buque previa solicitud de la administración de un tercer país;
- l) «Buque nuevo» todo buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva o posteriormente. A efectos de la presente definición, se entenderá por «fase de construcción equivalente» aquella en la que:
- i) comience la construcción identificable como propia de un buque concreto y
 - ii) haya comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o de un 1 % de dicho total, si este segundo valor es menor;
- m) «buque existente» todo buque que no sea un buque nuevo;
- n) «normas de ensayo» las normas fijadas por:
- la Organización Marítima Internacional (OMI),
 - la Organización Internacional de Normalización (ISO),
 - la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI),
 - el Comité Europeo de Normalización (CEN),
 - el Comité Europeo de Normalización Electrónica (Cenelec), y
 - el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI),
- vigentes en la fecha de adopción de la presente Directiva y establecidas de conformidad con los correspondientes convenios internacionales y resoluciones y circulares de la OMI para definir los métodos de ensayo y los resultados de los ensayos, exclusivamente en la forma que se menciona en el Anexo A;
- o) «homologación» los procedimientos de evaluación del equipo producido, de acuerdo con las correspondientes normas de ensayo, y la expedición del correspondiente certificado.

Artículo 3

1. La presente Directiva se aplicará al equipo destinado al uso a bordo de:

- a) los buques comunitarios nuevos, situados o no dentro de la Comunidad en el momento de su construcción;
- b) los buques comunitarios existentes:
 - que no llevaran previamente a bordo tal equipo, o
 - en los que se sustituya el equipo que se llevara ya a bordo excepto autorización en contrario con arreglo a los convenios internacionales,

independientemente de que el buque esté situado dentro de la Comunidad Europea en el momento en que se embarque el equipo.

2. La presente Directiva no se aplicará al equipo ya embarcado en la fecha de su entrada en vigor.

3. Aun en los casos en que pueda entrar dentro del ámbito de aplicación de otras directivas, y en particular de la Directiva 89/336/CEE del Consejo, de 3 de mayo de 1989, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la compatibilidad electromagnética ⁽¹⁾, y de la Directiva 89/686/CEE del Consejo,

⁽¹⁾ DO nº L 139 de 23. 5. 1989, p. 19. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 93/68/CEE (DO nº L 220 de 31. 8. 1993, p. 1).

de 21 de diciembre de 1989, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los equipos de protección individual⁽¹⁾, el equipo al que se refiere el apartado 1 quedará sujeto únicamente a lo dispuesto en la presente Directiva, con exclusión de todas las demás, a efectos de la libre circulación.

Artículo 4

Al expedir o renovar los certificados de seguridad, cada Estado miembro u organismo que actúe en su nombre se cerciorará de que el equipo embarcado en buques comunitarios para los cuales hayan expedido certificados de seguridad cumpla los requisitos de la presente Directiva.

Artículo 5

1. El equipo especificado en el Anexo A.1 embarcado en buques comunitarios en la fecha fijada en el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 20, o con posterioridad a esa fecha, deberá cumplir los requisitos aplicables de los instrumentos internacionales a que se refiere el mencionado Anexo.

2. La prueba de que el equipo cumple los requisitos aplicables de los convenios internacionales y de las resoluciones y circulares de la OMI se hará exclusivamente con arreglo a las correspondientes normas de ensayo y a los procedimientos de evaluación de la conformidad indicados en el Anexo A.1. Para los dispositivos listados en el Anexo A.1 en los que aparecen las normas de ensayo tanto del CEI como del ETSI, dichas normas son equivalentes, por lo que el constructor o su representante autorizado establecido en la Comunidad podrá determinar cuál de ambas deberá usarse.

3. El equipo especificado en el Anexo A.1 fabricado antes de la fecha mencionada en el apartado 1 también podrá ser comercializado y embarcado en buques comunitarios cuyos certificados sean expedidos por un Estado miembro u otros en su nombre con arreglo a los convenios internacionales, durante un período de dos años a partir de la fecha mencionada, siempre y cuando haya sido fabricado con arreglo a los procedimientos de homologación existentes en el territorio del Estado miembro antes de la fecha de adopción de la presente Directiva.

Artículo 6

1. Los Estados miembros no podrán prohibir la comercialización o el embarco a bordo de un buque comunitario de equipo especificado en el Anexo A.1 que lleve el marcado de conformidad o cumpla por otros motivos las disposiciones de la presente Directiva, ni podrán denegar

⁽¹⁾ DO nº L 399 de 30. 12. 1989, p. 18. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 93/95/CEE (DO nº L 276 de 9. 11. 1993, p. 11).

la expedición o renovación de certificados de seguridad relativos a dicho equipo.

2. Antes de la entrega del certificado de seguridad, la autoridad competente deberá expedir una licencia de explotación de estación de radio de conformidad con las disposiciones del Reglamento de las Telecomunicaciones Internacionales.

Artículo 7

1. Con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, la Comunidad solicitará a la OMI o a los organismos europeos de normalización, según proceda, que establezcan normas, incluidas normas de ensayo pormenorizadas, para los equipos especificados en el Anexo A.2.

2. Estas solicitudes las harán:

— la Presidencia del Consejo y la Comisión, cuando se presenten a la OMI;

— la Comisión, con arreglo a la Directiva 83/189/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas⁽²⁾, cuando se presenten a los organismos europeos de normalización. Los mandatos emitidos por la Comisión tendrán como objetivo desarrollar las normas internacionales mediante procedimientos de cooperación entre los organismos europeos y sus homólogos a nivel internacional.

3. Los Estados miembros harán todo lo posible para que los organismos internacionales, incluida la OMI, emprendan rápidamente la elaboración de las normas citadas.

4. La Comisión supervisará periódicamente la elaboración de las normas de ensayo.

5. En caso de que los organismos internacionales, incluida la OMI, no logran o se negaran a adoptar las normas pertinentes de ensayo relativas a un equipo determinado tras un plazo razonable, se podrán adoptar las normas basadas en el trabajo de los organismos europeos de normalización, con arreglo al procedimiento al que se hace referencia en el artículo 18.

6. Cuando se aprueben o entren en vigor, según proceda, las normas de ensayo a que se hace referencia en los apartados 1 o 5 para un equipo determinado, dicho equipo se trasladará del Anexo A.2 al Anexo A.1 de acuerdo con el procedimiento que establece el artículo 18 y, a partir de la fecha de dicho traslado, se le aplicará lo dispuesto en el artículo 5.

⁽²⁾ DO nº L 109 de 26. 4. 1983, p. 8. Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

Artículo 8

1. En el caso de que un buque nuevo, independientemente de su pabellón, no esté registrado en un Estado miembro y vaya a ser registrado en un Estado miembro, dicho buque, cuando vaya a registrarse, será sometido a inspección por parte del Estado miembro receptor para comprobar que las condiciones efectivas de su equipo corresponden a los certificados de seguridad, cumplen las disposiciones de la presente Directiva y llevan el marcado de conformidad o equivalen, a juicio de la administración de dicho Estado miembro, al equipo homologado con arreglo a la presente Directiva.

2. Si el equipo no lleva el marcado de conformidad o la administración citada considera que no es equivalente, tendrá que ser sustituido.

3. Cuando, de conformidad con el presente artículo, se considere que un equipo es equivalente, el Estado miembro expedirá un certificado, que deberá acompañar siempre al equipo y en el que constará la autorización del Estado miembro del pabellón para que el equipo pueda ser embarcado, así como toda restricción o disposición relativa a la utilización del equipo.

4. En lo referente al equipo de radiocomunicaciones, la administración del Estado del pabellón exigirá que dicho equipo no afecte indebidamente a los requisitos del espectro de radiofrecuencias.

Artículo 9

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos que designen para realizar los procedimientos a los que se refiere el artículo 10 junto con las tareas específicas para las que hayan sido designados y los números de identificación que les haya asignado de antemano la Comisión. Cada organismo deberá presentar al Estado miembro que haya de notificarlo información completa y pruebas de que cumple los criterios fijados en el Anexo C.

2. Los Estados miembros realizarán, al menos cada dos años, una inspección, a cargo de la administración o de un organismo externo imparcial designado por la administración, sobre las misiones que lleven a cabo los organismos notificados en su nombre. Las inspecciones garantizarán que el organismo notificado siga cumpliendo los criterios especificados en el Anexo C.

3. El Estado miembro que haya designado a un organismo deberá retirar su notificación si comprueba que dicho organismo notificado ha dejado de cumplir los criterios contemplados en el Anexo C. Informará de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Artículo 10

1. El procedimiento de evaluación de la conformidad que se detalla en el Anexo B consistirá en:

- i) un examen CE de tipo (módulo B) y, antes de que el equipo se comercialice y según la opción elegida por el fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad entre las indicadas en el Anexo A.1, todo equipo quedará sujeto a una de las siguientes posibilidades:
 - a) declaración CE de conformidad con el tipo (módulo C),
 - b) declaración CE de conformidad con el tipo (aseguramiento de calidad de la producción) (módulo D),
 - c) declaración CE de conformidad con el tipo (aseguramiento de calidad del producto) (módulo E),
 - d) declaración CE de conformidad con el tipo (verificación del producto) (módulo F), o
- ii) aseguramiento CE de calidad total (módulo H).

2. La declaración de conformidad con el tipo se hará por escrito y contendrá la información especificada en el Anexo B.

3. Cuando se trate de componentes de equipo fabricados individualmente o en pequeñas cantidades y no en serie o en gran escala, el procedimiento de evaluación de la conformidad podrá ser la verificación CE por unidad (módulo G).

4. La Comisión conservará una lista actualizada de los equipos aprobados y de las solicitudes retiradas o denegadas que será accesible a las partes interesadas.

Artículo 11

1. El equipo a que se refiere el Anexo A.1, que estará conforme con los instrumentos internacionales pertinentes y se fabricará con arreglo a los procedimientos de evaluación de la conformidad, deberá llevar el marcado de conformidad colocado por el fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad.

2. El marcado de conformidad irá seguido del número de identificación del organismo notificado que haya realizado el procedimiento de evaluación de la conformidad, si dicho organismo ha participado en la fase de control de la producción, y de las dos últimas cifras del año en que se coloque el marcado. El número de identificación del organismo notificado deberá colocarse, bajo su responsabilidad, por el propio organismo o por el fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad.

3. En el Anexo D figura el modelo de marcado que se utilizará.

4. El marcado de conformidad se colocará sobre el equipo o sobre su placa de forma que resulte visible, legible e indeleble durante todo el período previsible de vida útil del equipo. No obstante, cuando ello no sea posible o no esté justificado debido a la naturaleza del equipo, deberá colocarse en su embalaje, en una etiqueta o en un folleto.

5. Queda prohibido colocar marcados o inscripciones que puedan confundir a terceros con respecto al significado o al diseño del marcado de conformidad establecido en la presente Directiva.

6. El marcado de conformidad deberá colocarse al final de la fase de producción.

Artículo 12

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, los Estados miembros podrán tomar todas las medidas necesarias para que se efectúen exámenes de muestras sobre los equipos que lleven el marcado de conformidad, comercializados en su mercado y que aún no hayan sido embarcados, con objeto de comprobar su conformidad con la presente Directiva. Los gastos de los exámenes que no sean los previstos en los módulos de evaluación de la conformidad contemplados en el Anexo B correrán a cargo de los Estados miembros.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, una vez instalados a bordo de un buque comunitario, se permitirá la evaluación, por la administración del Estado del pabellón, de los equipos que cumplan las disposiciones de la presente Directiva si los instrumentos internacionales exigen ensayos de funcionamiento a bordo por motivos de seguridad o de prevención de la contaminación, siempre y cuando tales ensayos no constituyan una duplicación de los procedimientos de evaluación de la conformidad ya realizados. La administración del Estado del pabellón podrá solicitar al fabricante del equipo, o a su representante autorizado establecido en la Comunidad o al responsable de la comercialización del equipo en la Comunidad la presentación de los informes de inspección y de los ensayos.

Artículo 13

1. Si un Estado miembro comprueba, a través de una inspección o por otros medios, que el equipo especificado en el Anexo A.1, incluso marcado, correctamente instalado, mantenido y usado para sus fines propios, puede poner en peligro la salud o la seguridad de la tripulación, del pasaje o, en su caso, de otras personas, o afectar negativamente al medio ambiente, deberá tomar todas las medidas necesarias para retirar dicho equipo del mercado o prohibir o limitar su comercialización o su utilización a bordo de un buque para el cual expide certificados de seguridad. El Estado miembro deberá comunicar inmediatamente a los demás Estados miembros y a la Comisión

la medida e indicar las razones de su decisión y, en particular, si el incumplimiento de la Directiva se debe a:

- a) inobservancia de las disposiciones de los apartados 1 y 2 del artículo 5;
- b) aplicación incorrecta de las normas de ensayo a que se refieren los apartados 1 y 2 del artículo 5;
- c) deficiencias de las propias normas de ensayo.

2. La Comisión consultará con las partes afectadas tan pronto como sea posible. Si tras dichas consultas la Comisión juzga:

- que las medidas están justificadas, lo comunicará inmediatamente al Estado miembro que tomó la iniciativa y a los demás Estados miembros; si la decisión a que se refiere el apartado 1 se atribuye a deficiencia de las normas de ensayo, la Comisión, tras consultar con las partes afectadas, someterá el asunto al Comité a que se refiere el artículo 18 en un plazo de dos meses, si el Estado miembro que ha tomado la decisión se propone mantenerla, e iniciará el procedimiento establecido en el artículo 18,
- que las medidas no están justificadas, lo comunicará inmediatamente al Estado miembro que tomó la iniciativa y al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Comunidad.

3. Si un equipo que no cumple los requisitos lleva el marcado de conformidad, el Estado miembro que tenga autoridad sobre la persona que haya colocado dicho marcado tomará las medidas oportunas y lo comunicará a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. La Comisión se ocupará de que los Estados miembros se mantengan informados de la evolución y de los resultados de este procedimiento.

Artículo 14

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, en circunstancias excepcionales de innovación técnica, la administración del Estado del pabellón podrá permitir que se embarquen en buques comunitarios equipos que no cumplan con los procedimientos de evaluación de la conformidad, si se comprueba mediante pruebas u otros medios, a satisfacción de dicho Estado, que los citados equipos son al menos tan eficaces como el equipo que cumple con los procedimientos de evaluación de la conformidad.

En lo referente al equipo de radiocomunicaciones, la administración del Estado del pabellón exigirá que dicho equipo no afecte indebidamente a los requisitos del espectro de radiofrecuencias.

2. Tales procedimientos de pruebas no introducirán discriminaciones de ningún tipo entre los equipos fabricados en el Estado miembro del pabellón y los equipos fabricados en otros Estados.

3. El Estado miembro del pabellón expedirá, para los equipos a los que sea aplicable el presente artículo, un certificado que deberá acompañar siempre al equipo y en el que constará la autorización del Estado miembro del pabellón para que el equipo pueda ser embarcado, así como toda restricción o disposición relativa a su utilización.

4. En caso de que un Estado miembro autorice el embarco en un buque comunitario de equipo al que sea aplicable el presente artículo, dicho Estado miembro deberá comunicar inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros los detalles de esa autorización, así como los informes de todas las pruebas, evaluaciones y procedimientos de evaluación de la conformidad pertinentes.

5. Los equipos a los que se refiere el apartado 1 deberán añadirse a la lista del Anexo A.2 de la presente Directiva con arreglo al procedimiento que establece el artículo 18.

6. Si un buque con equipo embarcado en las condiciones mencionadas en el apartado 1 del presente artículo se registra en otro Estado miembro, el Estado miembro del pabellón receptor podrá emprender las medidas necesarias, que podrán incluir ensayos y demostraciones prácticas, para asegurarse de que el equipo es al menos tan eficaz como otro equipo que cumple con los procedimientos de evaluación de la conformidad.

Artículo 15

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, por razones de ensayo o evaluación del equipo, la administración del Estado del pabellón podrá autorizar el embarco de equipo que no cumpla los procedimientos de evaluación de la conformidad o que no entre dentro del ámbito de aplicación del artículo 14, únicamente si se dan las siguientes condiciones:

- a) el Estado miembro del pabellón expedirá para el equipo un certificado que deberá acompañarlo siempre y en el que constará la autorización del Estado miembro del pabellón para que pueda ser embarcado en un buque comunitario, así como toda restricción o disposición relativa a su utilización;
- b) la autorización deberá limitarse a un corto período de tiempo;
- c) el equipo no se considerará equivalente a un equipo que cumple con los requisitos de la presente Directiva ni podrá utilizarse en sustitución de éste, que deberá permanecer a bordo del buque comunitario en estado de funcionamiento y en condiciones de uso inmediato.

2. En lo referente al equipo de radiocomunicaciones, la administración del Estado del pabellón exigirá que dicho equipo no afecte indebidamente a los requisitos del espectro de radiofrecuencias.

Artículo 16

1. Cuando deba sustituirse el equipo en un puerto situado fuera de la Comunidad y en circunstancias excepcionales, que deberán ser debidamente justificadas ante la administración del Estado del pabellón, en las que no sea posible por razones de tiempo, plazos o costes embarcar equipo sometido a homologación comunitaria, se podrá embarcar otro equipo de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- a) el equipo irá acompañado de documentos expedidos por un organismo reconocido equivalente a un organismo notificado si se ha celebrado entre la Comunidad y el correspondiente tercer país un acuerdo de reconocimiento mutuo de tales organismos;
- b) en caso de que sea imposible cumplir lo dispuesto en la letra a), se podrá embarcar equipo que posea la documentación emitida por un Estado miembro de la OMI que sea Parte en los convenios pertinentes que certifique su conformidad con arreglo a los requisitos de la OMI, siempre que se cumpla lo dispuesto en los apartados 2 y 3.

2. Se informará inmediatamente a la administración del Estado del pabellón sobre la naturaleza y las características de ese equipo.

3. La administración del Estado del pabellón deberá cerciorarse lo antes posible de que el equipo al que se refiere el apartado 1, así como la correspondiente documentación relativa a los ensayos efectuados, cumple los requisitos pertinentes de los instrumentos internacionales y de la presente Directiva.

4. En lo referente al equipo de radiocomunicaciones, la administración del Estado del pabellón exigirá que dicho equipo no afecte indebidamente a los requisitos del espectro de radiofrecuencias.

Artículo 17

La presente Directiva podrá ser modificada de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 19 con objeto de:

- aplicar a los efectos de la presente Directiva las modificaciones que se introduzcan en los instrumentos internacionales,
- actualizar el Anexo A tanto para incluir en él nuevos equipos como para pasar equipos del Anexo A.2 al Anexo A.1 y viceversa,
- añadir la posibilidad de utilizar los módulos B + C y el módulo H para los equipos enumerados en el Anexo A.1,
- incluir otras organizaciones de normalización en la definición de «normas de ensayo» del artículo 2.

Artículo 18

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido en el artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes ⁽¹⁾, de conformidad con el procedimiento contemplado en el presente artículo.

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

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

b) Cuando las medidas previstas no sean conformes al dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si, transcurrido un plazo de dos meses a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

Artículo 19

Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua para la aplicación y ejecución efectivas de la presente Directiva.

Artículo 20

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 30 de junio de 1998, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva.

Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del 1 de enero de 1999.

Cuando los Estados miembros adopten las disposiciones a que se refiere el primer párrafo, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

Artículo 21

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

Artículo 22

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1996.

Por el Consejo

El Presidente

S. BARRETT

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

ANEXO A

Anexo A.1: Equipo para el que ya existen normas detalladas de ensayo en los instrumentos internacionales ⁽¹⁾

ADEMÁS DE LAS NORMAS DE ENSAYO INTERNACIONALES MENCIONADAS, DIVERSAS DISPOSICIONES QUE DEBEN COMPROBARSE DURANTE EL EXAMEN DE TIPO (HOMOLOGACIÓN) FIGURAN EN LAS NORMAS DE LOS CONVENIOS PERTINENTES

1. Dispositivos de salvamento

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo ⁽²⁾	Módulos para la evaluación de la conformidad						
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H	
1	Aros salvavidas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/7.1,31	Res. OMI A 689 (17)		x	x	x			
2	Artefactos luminosos de encendido automático de aros salvavidas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/7.1,31.2	Res. OMI A 689 (17)		x	x	x			
3	Señales fumígenas de funcionamiento automático de aros salvavidas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/7.1,31.3	Res. OMI A 689 (17)		x	x	x			
4	Chalecos salvavidas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/7.2,32	Res. OMI A 689 (17)		x	x	x			
5	Trajes de inmersión	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/7.3,33	Res. OMI A 689 (17)		x	x	x			
6	Trajes de inmersión — chalecos salvavidas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/33.1.2	Res. OMI A 689 (17)		x	x	x			
7	Ayudas térmicas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/34	Res. OMI A 689 (17)		x	x	x			
8	Cohetes lanzabengalas con paracaídas (pirotecnia)	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/35	Res. OMI A 689 (17)		x		x			
9	Bengalas de mano (pirotecnia)	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/36	Res. OMI A 689 (17)		x		x			

10	Señales fumígenas flotantes (pirotecnia)	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/37	Res. OMI A 689 (17)			x			x		
11	Aparatos lanzacabos (pirotecnia)	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/49	Res. OMI A 689 (17)			x			x		
12	Balsas salvavidas inflables	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/38,39	Res. OMI A 689 (17)			x					
13	Balsas salvavidas rígidas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/38,40	Res. OMI A 689 (17)			x					
14	Medios de zafa hidrostática para balsas salvavidas; unidades de destrinca hidrostática	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/38.6.3	Res. OMI A 689 (17)			x			x		x
15	Botes salvavidas	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/41 a 46	Res. OMI A 689 (17)			x					x
16	Botes de rescate rígidos	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/47.1 y 2	Res. OMI A 689 (17)			x					x
17	Botes de rescate inflados	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/47	Res. OMI A 689 (17)			x					x
18	Dispositivos de puesta a flote con tiras y un chigre	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/48.1 y 2	Res. OMI A 689 (17)			x			x		x
19	Dispositivos de puesta a flote por zafa hidrostática	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/48.1 y 3	Res. OMI A 689 (17)			x			x		x
20	Dispositivos de puesta a flote por caída libre	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/48.1 y 4	Res. OMI A 689 (17)								x

(1) La mención módulo H de la sexta columna se debe entender como módulo H más certificado de examen «CE de diseño».

(2) Cuando se citan Resoluciones de la OMI, estas normas son las que figuran en las correspondientes partes de los Anexos de las Resoluciones y excluyen las disposiciones de las propias Resoluciones.

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo	Módulos para la evaluación de la conformidad					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
21	Dispositivos de puesta a flote y de embarco	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/48.1 y 5	Res. OMI A 689 (17)	x				x	
22	Escalas de embarco	Reg. III/4 y III,30	Reg. III/48.7	Res. OMI A 689 (17)	x		x			
23	Materiales reflectantes	Reg. III/4	Reg. III/30.2.7	Res. OMI A 658 (16)	x		x			
24	Aparato telefónico bidireccional de ondas métricas (VHF)	Reg. III/4	Reg. III/6.2.1	Res. OMI A 694 (17) Res. OMI A 762 (18) I-NET 300225 CEI 945, Proyecto CEI 1097-12	x		x		x	
25	Respondedor de radar	Reg. III/4	Reg. III/6.2.2	Res. OMI A 530 (13) Res. OMI A 697 (17) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-1 ITU-R 628	x		x		x	
26	Reflector de radar	Reg. III/4	Reg. III/38.5.1.14 Reg. III/41.8.30	Res. OMI A 384 (X) ISO 8729	x		x		x	

2. Prevención de la contaminación marina

Número	Designación del equipo	Reglamentación MARPOL 73/78 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación MARPOL 73/78 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo	Módulos para la evaluación de la conformidad					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
27	Equipo de filtración de hidrocarburos (para un contenido de hidrocarburos en el efluente que no exceda de 15 partes por millón)	Anexo I Reg. 16 (4), (5) y (7)	Anexo I Reg. 16 (1) y (2)	CPMM 60 (33)	x		x		x	

28	Detectores de la interfaz hidrocarburos agua	Anexo I Reg. 15 (3) (b)	Anexo I Reg. 15 (3) (b)	CPMM 5 (XIII)	x	x	x	x	
29	Oleómetro	Anexo I Reg. 16 (5)	Anexo I Reg. 16 (2)	CPMM 60 (33)	x	x	x	x	
30	Unidades de proceso destinadas a ser acopladas a equipos existentes de separación de aguas e hidrocarburos (para un contenido de combustible en el efluente que no exceda de 15 partes por millón)	Anexo I Reg. 16 (5)	Anexo I Reg. 16 (5)	Res. OMI A 444 (XI)	x	x	x	x	
31	Dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos	Anexo I Reg. 15 (3)	Anexo I Reg. 15 (3)	Res. OMI A 586 (14)	x	x	x	x	
32	Instalaciones de depuración de aguas residuales	Anexo IV Reg. 8 (b)	Anexo IV Reg. 8 (b)	CPMM 2 (VI)	x	x	x	x	

3. Protección contra incendios

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo	Módulos para la evaluación de la conformidad					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
33	Materiales poco inflamables para revestimientos primarios de cubierta	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	Res. OMI A 214 (VII) Res. OMI A 687 (17) OMI CCM/Circ. 549	x					
34	Extintores portátiles de incendios	Reg. II-2/6.1	Reg. II-2/6	EN 3	x		x	x		

4. Aparatos de navegación

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo	Módulos para la evaluación de la conformidad					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
35	Compás magnético	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (b)	Res. OMI A 382 (X) Res. OMI A 394 (17) CEI 945 ISO 449, 2269, 10316	x	x	x	x	x	
36	Girocompás	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (d)	Res. OMI A 694 (17) Res. OMI A 424 (XI) CEI 945 ISO 8728	x	x	x	x	x	
37	Instalación de radar	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (g) Reg. V/12 (h)	Res. OMI A 477 (XII) Res. OMI A 694 (17) CEI 936 y 945	x	x	x	x	x	
38	Ayuda de punteo de radar automática (ARPA)	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (j)	Res. OMI A 422 (XI) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 872	x	x	x	x	x	
39	Ecosonda	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (k)	Res. OMI A 224 (VII) Res. OMI A 694 (17) ISO 9875 CEI 945	x	x	x	x	x	
40	Dispositivo indicador de velocidad y distancia	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (l)	Res. OMI A 478 (XII) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1023	x	x	x	x	x	
41	Indicador de la velocidad angular de evolución	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (n)	Res. OMI A 526 (13) Res. OMI A 694 (17) CEI 945	x	x	x	x	x	

42	Radioiónómetro	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Res. OMI A 665 (16) Res. OMI A 694 (17) CEI 945	x	x	x	x	x
43	Sistema Omega	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Res. OMI A 479 (XII) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1010	x	x	x	x	x
44	Equipo de radionavegación Lorán-C	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1075	x	x	x	x	x
45	Equipo de radionavegación Decca	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1135	x	x	x	x	x
46	Equipo de sistema global de navegación (GPS)	Reg. V/12 (r)	Reg. V/12 (p)	Res. OMI A 694 (17) CEI 945 Proyecto CEI 1108-1	x	x	x	x	x

5. Equipo de radiocomunicación

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo	Módulos para la evaluación de la conformidad					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
47	Instalación radioeléctrica de ondas métricas capaz de transmitir y recibir LSD y radiotelefonía	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.1	Res. OMI A 524 (13) Res. OMI A 609 (15) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-3 y 1097-7 R-UJT 493,541 NET 300 162		x	x	x	x	
48	Receptor de señal radiotelefónica de socorro LSD de ondas métricas	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.2	Res. OMI A 609 (15) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-3 y 1097-8 R-UJT 493,541 NET 300 338 NET 300 162		x	x	x	x	

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo	Módulos para la evaluación de la conformidad						
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H	
49	Respondedor de radar para operaciones de búsqueda y salvamento	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.3	Res. OMI A 530 (13) Res. OMI A 697 (17) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-1 R-UJT 628		x	x	x		x	
50	Receptor Navtex	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.4	Res. OMI A 525 (13) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-6 R-UJT 540 y 625 NET 300 065		x	x	x		x	
51	Receptor EGC	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.5	Res. OMI A 570 (14) Res. OMI A 664 (16) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y Proyecto CEI 1097-4 NET 300 460		x	x	x		x	
52	Sistema de ondas decamétricas para la recepción de información sobre seguridad marítima (MSI) (receptor de ondas decamétricas de impresión directa de banda estrecha)	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.5	Res. OMI A 700 (17) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y Proyecto 1097-11 R-UJT 491, 492, 625, 688 NET 300 067 NET 300 067/IA1		x	x	x		x	
53	Radiobaliza de localización de simestros de 406 MHz	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.6	Res. OMI A 662 (16) Res. OMI A 763 (18) Res. OMI A 696 (17) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-2 R-UJT 633 NET 300 066		x	x	x		x	

54	Radiobaliza de localización de siniestros de baja frecuencia	Reg. IV/14	Reg. IV/7.1.6	Res. OMI A 661 (16) Res. OMI A 662 (16) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 Proyecto CEI 1097-5 R-UJT 632 Inmarsat Manual de definición del sistema (SDM) NET 300 372	x	x	x	x	x
55	Receptor de señal radiotelefónica de socorro de 2 182 kHz	Reg. IV/14	Reg. IV/7.2	Res. OMI A 383 (X) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 CEI 1097-15 NET 300 441 R-UJT M 219	x	x	x	x	x
56	Generador de señal de alarma de dos tonos	Reg. IV/14	Reg. IV/7.3	Res. OMI A 421 (XI) Res. OMI A 571 (14) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 CEI 1097-16 NET 300 373 R-UJT M 219	x	x	x	x	x
57	Equipo radioeléctrico de ondas hectométricas capaz de transmitir y recibir LSD y radiotelefonía	Reg. IV/14	Reg. IV/9.1.1 Reg. IV/10.1.2	Res. OMI A 610 (15) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-3 y 1097-9 R-UJT M 493, 541 NET 300 373 NET 300 338 R-UJT M 219	x	x	x	x	x
58	Receptor de señal radiotelefónica de socorro LSD de ondas hectométricas	Reg. IV/14	Reg. IV/9.1.2 Reg. IV/10.1.3	Res. OMI A 610 (15) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-3 y 1097-10 R-UJT 493, 541 NET 300 373 NET 300 338	x	x	x	x	x

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Aplicable la Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas	Normas internacionales de ensayo	Módulos para la evaluación de la conformidad						
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H	
59	Estación terrena de buque Inmarsat-A	Reg. IV/14	Reg. IV/10.1.1	Res. OMI A 570 (14) Res. OMI A 698 (17) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 Inmarsat Manual de definición del sistema (SDM)		x	x	x	x		
60	Estación terrena de buque Inmarsat-C	Reg. IV/14	Reg. IV/10.1.1	Res. OMI A 570 (14) Res. OMI A 663 (16) Res. OMI A 664 (16) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 Inmarsat SDM Proyecto CEI 1097-4 NET 300 460		x	x	x	x		
61	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas capaz de transmitir y recibir LSD, impresión directa de banda estrecha y radiotelefonía	Reg. IV/14	Reg. IV/10.2.1	Res. OMI A 613 (15) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-3 y 1097-9 y 1097-11 R-UIT 493, 541, 476, 492, 625 NET 300 067 NET 300 373 NET 300 338		x	x	x	x		
62	Receptor de señal radiotelefónica de socorro LSD de ondas hectométricas/decamétricas	Reg. IV/14	Reg. IV/10.2.2	Res. OMI A 613 (15) Res. OMI A 694 (17) CEI 945 y 1097-3 y 1097-10 R-UIT 493 NET 300 373 NET 300 338		x	x	x	x		

Anexo A.2: Equipo para el que todavía no existen normas detalladas de ensayo en los instrumentos internacionales

1. Dispositivos de salvamento

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Normas internacionales de ensayo
1	Dispositivos de puesta a flote y embarco por rampa de evacuación	Reg. III/48.5	
2	Dispositivos de puesta a flote de balsas salvavidas	Reg. III/4 y III,30	Res. OMI A 689 (17)

2. Protección contra incendios

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Normas internacionales de ensayo
3	Materiales diferentes del acero para tuberías que atraviesan divisiones de clases «A» y «B»	Reg. II-2/18.2.1	Para las tuberías de plástico: Res. OMI A 753 (18)
4	Materiales diferentes del acero para tuberías que transporten hidrocarburos y combustible líquido	Reg. II-2/18.2.2	
5	Extintores portátiles y fijos	Reg. II-2/6.1 Reg. II-2/7.1.3, 7.2.3 y 7.3.1	
6	Aparato respiratorio para bomberos	Reg. II-2/17.1.2	
7	Sistemas de rociadores (únicamente cabezas de rociadores y método de rociado y señalización automáticos)	Reg. II-2/12.3, 36.1.2 y 36.2 Reg. 41-2 para 5 y 52.2	ISO 6182
8	Boquillas aspersoras para sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para espacios de máquinas	Reg. II-2/10.1	
9	Boquillas aspersoras para sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para espacios de categoría especial	Reg. II-2/37.1.3	Res. OMI A 123 (V)
10	Dispositivos de arranque en frío para grupos electrógenos	Reg. II-1/44.2	
11	Mangueras contra incendios	Reg. II-2/4.7.1	

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Normas internacionales de ensayo
12	Lanzas de doble efecto	Reg. II-2/4.8.4 Reg. II-2/41 — 2 pár. 1.5	
13	Lámpara eléctrica de seguridad	Reg. II-2/17.1.1.4	
14	Detectores de humo	Reg. II-2/13.3.2	
15	Detectores de calor	Reg. II-2/13.3.3	
16	Riesgos de toxicidad y de explosión, revestimientos primarios de cubierta	Reg. II-2/34.8 Reg. II-2/49.3	Res. OMI A 687 (17)
17	Mamparos y cubiertas de clases «A» y «B», integridad al fuego	Reg. II-2/3.3.5 Reg. II-2/3.4.4	Res. OMI A 754 (18)
18	Dispositivos para impedir el paso de las llamas a los tanques de carga de los petroleros	Reg. II-2/59.1.5 Reg. II-2/59.1.9.4 y 59.2	OMI CCM/Circ. 373/Rev. 1 OMI CCM/Circ. 450/Rev. 1
19	Materiales incombustibles usados en divisiones de clases «A», «B» y «C»	Reg. II-2/3.1 Reg. II-2/3.3.4 Reg. II-2/3.4.3 Reg. II-2/3.5	Res. OMI A 472 (XII)

3. Equipo de radiocomunicación

Número	Designación del equipo	Reglamentación SOLAS 74 y sus enmiendas si se requiere homologación	Normas internacionales de ensayo
20	Radiobaliza de localización de siniestros de ondas métricas (VHF)	Reg. IV/14	Res. OMI A 612 (15) Res. OMI A 662 Res. OMI A 694 (17) CEI 945 R-UIT 693

ANEXO B

Módulos para la evaluación de la conformidad

EXAMEN CE DE TIPO (MÓDULO B)

1. Un organismo notificado deberá comprobar y certificar que un ejemplar representativo de la producción considerada cumple las prescripciones de los instrumentos internacionales que le sean aplicables.
2. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, presentará la solicitud del examen CE de tipo ante el organismo notificado que él mismo elija.

La solicitud incluirá:

- el nombre y dirección del fabricante, y si la solicitud la presenta un representante autorizado, también el nombre y dirección de este último;
- una declaración escrita en la que se especifique que la misma solicitud no se ha presentado simultáneamente a ningún otro organismo notificado;
- la documentación técnica descrita en el punto 3.

El solicitante pondrá a disposición del organismo notificado un ejemplar del producto representativo de la producción considerada, en lo sucesivo denominado «tipo» ⁽¹⁾. El organismo notificado podrá pedir otros ejemplares si así lo exige el programa de ensayos.

3. La documentación técnica deberá permitir la evaluación de la conformidad del producto con los requisitos de los instrumentos internacionales pertinentes. En la medida necesaria para esta evaluación, deberá incluir el diseño, la estructura estándar, la fabricación, la instalación y el funcionamiento del producto de conformidad con la descripción de la documentación técnica que figura en el apéndice del presente Anexo.
4. El organismo notificado:
 - 4.1. examinará la documentación técnica y comprobará que el tipo ha sido fabricado conforme a la documentación técnica;
 - 4.2. realizará o hará realizar los controles apropiados y los ensayos necesarios para comprobar si se cumplen de hecho las prescripciones de los instrumentos internacionales que le sean aplicables;
 - 4.3. se pondrá de acuerdo con el solicitante sobre el lugar donde se efectuarán los controles y ensayos.
5. Si el tipo cumple las disposiciones de los instrumentos internacionales pertinentes, el organismo notificado expedirá al solicitante un certificado de examen CE de tipo. El certificado incluirá el nombre y la dirección del fabricante, especificaciones sobre el equipo, las conclusiones del control, las condiciones de validez del certificado y los datos necesarios para identificar el tipo aprobado.

Se adjuntará al certificado una lista de las partes pertinentes de la documentación técnica y el organismo notificado conservará una copia.

Si el organismo notificado se niega a expedir el certificado de examen CE de tipo al fabricante deberá motivar su decisión de forma detallada.

Si el fabricante vuelve a solicitar la homologación para un equipo al que se ha denegado un certificado de examen CE de tipo, su solicitud al organismo notificado deberá incluir toda la documentación pertinente, incluidos los informes de ensayo originales, los motivos precisos de la anterior denegación, así como especificaciones de los cambios realizados en el equipo.

⁽¹⁾ Un tipo podrá abarcar diferentes variantes del producto en la medida en que las diferencias entre las variantes no afecten al nivel de seguridad y a las demás exigencias referentes a las prestaciones del producto.

6. El solicitante informará al organismo notificado que tenga en su poder la documentación técnica relativa al certificado de examen CE de tipo de cualquier modificación del producto aprobado que deba recibir una nueva aprobación si dichas modificaciones afectan a la conformidad con las exigencias o las condiciones previstas de utilización del producto. Esta nueva aprobación se expedirá en forma de complemento al certificado original de examen CE de tipo.
7. Cada organismo notificado comunicará, previa solicitud, a las administraciones del Estado miembro del pabellón y a los demás organismos notificados la información pertinente sobre los certificados de examen CE de tipo y sus complementos, expedidos o retirados.
8. Los demás organismos notificados podrán recibir copias de los certificados de examen CE de tipo y/o de sus complementos. Los Anexos de los certificados quedarán a disposición de los demás organismos notificados.
9. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, deberá conservar una copia de los certificados de examen CE de tipo y de sus complementos junto con la documentación técnica durante un plazo de por lo menos diez años a partir de la última fecha de fabricación del producto.

CONFORMIDAD CON EL TIPO (MÓDULO C)

1. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, deberá asegurar y declarar que los productos en cuestión son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y cumplen las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, estampará el marcado de conformidad en cada producto y hará una declaración escrita de conformidad.
2. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación asegure la conformidad de los productos fabricados con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo, así como con las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables.
3. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, deberá conservar una copia de la declaración de conformidad durante un plazo de por lo menos diez años a partir de la última fecha de fabricación del producto.

ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DE LA PRODUCCIÓN (MÓDULO D)

1. El fabricante que cumpla las obligaciones del punto 2 deberá asegurar y declarar que los productos en cuestión son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad estampará el marcado de conformidad en cada producto y hará una declaración escrita de conformidad. El marcado irá acompañado del símbolo de identificación del organismo notificado responsable de la vigilancia a que se refiere el punto 4.
2. El fabricante deberá aplicar un sistema aprobado de calidad para la producción, la inspección de los productos acabados y los ensayos, tal como se especifica en el punto 3 y estará sujeto a la vigilancia contemplada en el punto 4.
3. **Sistema de calidad**
 - 3.1. El fabricante presentará, para los productos de que se trate, una solicitud de evaluación de su sistema de calidad ante un organismo notificado, que él mismo elegirá.

La solicitud incluirá:

- toda la información pertinente según la categoría de productos contemplados;
- la documentación relativa al sistema de calidad;
- la documentación técnica del tipo aprobado y una copia del certificado de examen CE de tipo.

- 3.2. El sistema de calidad deberá asegurar la conformidad de los productos con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo.

Todos los elementos, exigencias y disposiciones adoptados por el fabricante deberán figurar en una documentación llevada de manera sistemática y ordenada en forma de medidas, procedimientos e instrucciones escritas. La documentación relativa al sistema de calidad deberá permitir una interpretación uniforme de los programas, planos, manuales y expedientes de calidad.

En especial, dicha documentación incluirá una descripción adecuada de:

- los objetivos de calidad, el organigrama y las responsabilidades y poderes del personal de gestión en lo que se refiere a la calidad de los productos;
- los procesos de fabricación, control de calidad y técnicas de aseguramiento de calidad y las actividades sistemáticas que se llevarán a cabo;
- los exámenes y pruebas que sean realizadas antes, durante y después de la fabricación, así como la frecuencia en la que serán realizados;
- los expedientes de calidad, como, por ejemplo, los informes de inspección y los datos de ensayos y de calibración, los informes sobre la cualificación del personal afectado, etc.;
- los medios para vigilar la obtención de la calidad requerida de los productos y el funcionamiento eficaz del sistema de calidad.

- 3.3. El organismo notificado evaluará el sistema de calidad para determinar si cumple las exigencias a que se refiere el punto 3.2. Dará por supuesta la conformidad de dichas exigencias cuando se trate de sistemas de calidad que desarrollen las normas armonizadas correspondientes.

El equipo de auditores tendrá por lo menos un miembro que posea experiencia en la evaluación de la tecnología del producto en cuestión. El procedimiento de evaluación incluirá una visita de inspección a las instalaciones del fabricante.

A continuación, notificará su decisión al fabricante. Esta notificación incluirá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

- 3.4. El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se deriven del sistema de calidad tal como se haya aprobado y a mantenerlo de forma que siga resultando adecuado y eficaz.

El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, mantendrá informado al organismo notificado que ha aprobado el sistema de calidad de cualquier adaptación que se prevea en el mismo.

El organismo notificado evaluará las modificaciones propuestas y decidirá si el sistema de calidad modificado sigue cumpliendo los requisitos contenidos en el punto 3.2 o si es precisa una nueva evaluación.

El organismo notificado notificará sus decisiones al fabricante. Esta notificación incluirá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

4. Vigilancia bajo la responsabilidad del organismo notificado

- 4.1. El objetivo de la vigilancia consiste en asegurar que el fabricante cumple debidamente las obligaciones que le impone el sistema de calidad aprobado.

- 4.2. El fabricante permitirá la entrada del organismo notificado en las instalaciones de fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento, para que pueda hacer las inspecciones necesarias, y le proporcionará toda la información necesaria, en particular:

- la documentación sobre el sistema de calidad;
- los expedientes de calidad, como por ejemplo, los informes de inspección y los datos de ensayos y de calibración, los informes sobre la cualificación del personal afectado, etc.

- 4.3. El organismo notificado realizará auditorías periódicamente para cerciorarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de calidad, y facilitará un informe de la auditoría al fabricante.

- 4.4. Además, el organismo notificado podrá efectuar visitas de inspección de improviso al fabricante. En el transcurso de dichas visitas, el organismo notificado podrá realizar o hacer realizar ensayos con objeto de comprobar, si se considera necesario, el buen funcionamiento del sistema de calidad. Presentará al fabricante un informe de la inspección y, si se hubiese realizado un ensayo, un informe del ensayo.
5. Durante al menos diez años a partir de la última fecha de fabricación del producto, el fabricante tendrá a disposición de las autoridades nacionales:
 - la documentación a que se refiere el segundo guión del punto 3.1;
 - las adaptaciones a que se refiere el segundo párrafo del punto 3.4;
 - las decisiones e informes del organismo notificado a que se refieren el último párrafo del punto 3.4 y los puntos 4.3 y 4.4.
6. Cada organismo notificado deberá comunicar, previa solicitud, a las administraciones del Estado miembro del pabellón y a los demás organismos notificados la información pertinente relativa a las aprobaciones de sistemas de calidad expedidas y retiradas.

ASEGURAMIENTO DE CALIDAD DEL PRODUCTO (MÓDULO E)

1. El fabricante que cumple las obligaciones del punto 2 asegura y declara que los productos son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad estampará el marcado de conformidad en cada producto y hará una declaración escrita de conformidad. El marcado irá acompañado del símbolo de identificación del organismo notificado responsable de la vigilancia mencionada en el punto 4.
2. El fabricante empleará un sistema aprobado de calidad para la inspección final y los ensayos, según lo especificado en el punto 3, y estará sujeto a la vigilancia mencionada en el punto 4.
3. **Sistema de calidad**
 - 3.1. El fabricante presentará, para los productos de que se trate, una solicitud de evaluación de su sistema de calidad ante un organismo notificado, que él mismo elegirá.

La solicitud incluirá:

 - toda la información pertinente según la categoría de productos contemplados;
 - la documentación relativa al sistema de calidad;
 - la documentación técnica del tipo aprobado y una copia del certificado de examen CE de tipo.
 - 3.2. De acuerdo con el sistema de calidad, se examinará cada producto y se realizarán los ensayos adecuados con el fin de garantizar su conformidad con las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables. Todos los elementos, exigencias y disposiciones adoptados por el fabricante deberán figurar en una documentación llevada de manera sistemática y ordenada en forma de medidas, procedimientos e instrucciones escritas. La documentación del sistema de calidad deberá permitir una interpretación uniforme de los programas, planos, manuales y expedientes de calidad.

En especial, incluirá una descripción adecuada de:

 - los objetivos de calidad, el organigrama y las responsabilidades y poderes del personal de gestión en lo que se refiere a la calidad de los productos;
 - los controles y ensayos que se realizarán después de la fabricación;
 - los medios para verificar el funcionamiento eficaz del sistema de calidad;
 - los expedientes de calidad, tales como los informes de inspección y los datos de ensayos, los datos de calibración, los informes sobre la cualificación del personal afectado, etc.

- 3.3. El organismo notificado evaluará el sistema de calidad para determinar si cumple las exigencias a que se refiere el punto 3.2. Cuando éste se ajuste a la norma armonizada correspondiente dará por supuesta la conformidad con dichas exigencias.
- El equipo de auditores tendrá por lo menos un miembro que posea experiencia en la evaluación de la tecnología del producto en cuestión. El procedimiento de evaluación incluirá una visita de inspección a las instalaciones del fabricante.
- A continuación, notificará su decisión al fabricante. Esta notificación incluirá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.
- 3.4. El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se deriven del sistema de calidad tal como se haya aprobado y a mantenerlo de forma que siga resultando adecuado y eficaz.
- El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, mantendrá informado al organismo notificado que ha aprobado el sistema de calidad de cualquier adaptación que se prevea en el mismo.
- El organismo notificado evaluará las modificaciones propuestas y decidirá si el sistema de calidad modificado sigue cumpliendo los requisitos contenidos en el punto 3.2 o si es precisa una nueva evaluación.
- El organismo notificado notificará sus decisiones al fabricante. Esta notificación incluirá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.
4. **Vigilancia bajo la responsabilidad del organismo notificado**
- 4.1. El objetivo de la vigilancia consiste en asegurar que el fabricante cumple debidamente las obligaciones que le impone el sistema de calidad aprobado.
- 4.2. El fabricante permitirá la entrada del organismo notificado en las instalaciones de inspección, ensayos y almacenamiento, para que pueda hacer las inspecciones necesarias, y le proporcionará toda la información necesaria, en particular:
- la documentación sobre el sistema de calidad;
 - la documentación técnica;
 - los expedientes de calidad, como por ejemplo, los informes de inspección y los datos de ensayos y de calibración, los informes sobre la cualificación del personal afectado, etc.
- 4.3. El organismo notificado realizará auditorías periódicamente para cerciorarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de calidad, y facilitará un informe de la auditoría al fabricante.
- 4.4. Además, el organismo notificado podrá efectuar visitas de inspección de improviso al fabricante. En el transcurso de dichas visitas, el organismo notificado podrá efectuar o hacer efectuar ensayos con objeto de comprobar, si se considera necesario, el buen funcionamiento del sistema de calidad; presentará al fabricante un informe de la inspección y, si se hubiese realizado un ensayo, el informe del mismo.
5. Durante al menos diez años a partir de la última fecha de fabricación del producto, el fabricante tendrá a disposición de las autoridades nacionales:
- la documentación a que se refiere el tercer guión del segundo párrafo del punto 3.1;
 - las adaptaciones a que se refiere el segundo párrafo del punto 3.4;
 - las decisiones e informes del organismo notificado a que se refieren el último párrafo del punto 3.4 y los puntos 4.3 y 4.4.
6. Cada organismo notificado deberá comunicar, previa solicitud, a las administraciones del Estado miembro del pabellón y a los demás organismos notificados la información pertinente relativa a las aprobaciones de sistemas de calidad expedidas y retiradas.

VERIFICACIÓN DE LOS PRODUCTOS (MÓDULO F)

1. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, deberá asegurar y declarar que los productos que hayan estado sujetos al punto 3 son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo.
2. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación asegure la conformidad de los productos con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo. Deberá estampar el marcado de conformidad en cada producto y elaborar una declaración de conformidad.
3. El organismo notificado efectuará los exámenes y ensayos adecuados con objeto de verificar la conformidad del producto con las prescripciones de los instrumentos internacionales, ya sea mediante control y ensayo de cada producto como se especifica en el punto 4, ya sea mediante control y ensayo de los productos sobre una base estadística, tal como se especifica en el punto 5, a elección del fabricante.
- 3 bis El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, deberá conservar una copia de la declaración de conformidad durante al menos diez años a partir de la última fecha de fabricación del producto.
4. **Verificación por control y ensayo de cada producto**
 - 4.1. Se examinarán individualmente todos los productos y se realizarán los ensayos adecuados para comprobar su conformidad con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo.
 - 4.2. El organismo notificado estampará o mandará estampar su símbolo de identificación en el producto aprobado y expedirá un certificado de conformidad relativo a los ensayos efectuados.
 - 4.3. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, deberá estar en condiciones de presentar los certificados de conformidad del organismo notificado en caso de que le sean requeridos por la administración del Estado del pabellón.
5. **Verificación estadística**
 - 5.1. El fabricante presentará sus productos en forma de lotes homogéneos y tomará todas las medidas necesarias para asegurar la homogeneidad de cada lote producido.
 - 5.2. Todos los productos estarán disponibles para ser verificados en forma de lotes homogéneos. Se extraerá de cada lote una muestra al azar, cuyos productos serán examinados de forma individual, y se efectuarán los ensayos apropiados con el propósito de verificar su conformidad con las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables y para determinar la aceptación o rechazo del lote.
 - 5.3. Para los lotes aceptados, el organismo notificado estampará o mandará estampar su símbolo de identificación en cada producto, y expedirá por escrito un certificado de conformidad relativo a los ensayos efectuados. Todos los productos de que conste el lote podrán ser comercializados, excepto aquellos productos de la muestra que se haya comprobado que no eran conformes.

Si un lote es rechazado, el organismo notificado o la autoridad competente adoptará las medidas necesarias para impedir su comercialización. En el supuesto de rechazos frecuentes de lotes, el organismo notificado podrá suspender la verificación estadística.

El fabricante podrán estampar, bajo la responsabilidad del organismo notificado, el símbolo de identificación de este último durante el proceso de fabricación.
 - 5.4. El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, deberá estar en condiciones de presentar los certificados de conformidad del organismo notificado, en caso de que le sean requeridos por la administración del Estado del pabellón.

VERIFICACIÓN POR UNIDAD (MÓDULO G)

1. Este módulo describe el procedimiento mediante el cual el fabricante asegura y declara que los productos considerados que hayan obtenido el certificado mencionado en el punto 2 cumplen las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad estampará el marcado de conformidad en cada producto y hará una declaración de conformidad.
2. El organismo notificado examinará el producto y realizará los ensayos adecuados para verificar su conformidad con las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables.

El organismo notificado estampará o mandará estampar su número de identificación en el producto aprobado y expedirá un certificado de conformidad relativo a los ensayos efectuados.
3. La documentación técnica tendrá la finalidad de permitir la evaluación de la conformidad del producto con las prescripciones de los instrumentos internacionales y la comprensión de su diseño, su fabricación y su funcionamiento.

ASEGURAMIENTO DE CALIDAD TOTAL (MÓDULO H)

1. El fabricante que cumple las obligaciones establecidas en el punto 2 asegura y declara que los productos considerados cumplen las exigencias de los instrumentos internacionales que les son aplicables. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad estampará el marcado de conformidad en cada producto y hará una declaración escrita de conformidad. El marcado irá acompañado del símbolo de identificación del organismo notificado responsable del control mencionado en el punto 4.
2. El fabricante aplicará un sistema de calidad aprobado para el diseño, la fabricación y la inspección final de los productos y los ensayos tal y como se especifica en el punto 3, y estará sujeto al control mencionado en el punto 4.
3. **Sistema de calidad**
 - 3.1. El fabricante presentará una solicitud de evaluación de su sistema de calidad a un organismo notificado.

La solicitud incluirá:
 - toda la información pertinente según la categoría de productos contemplados;
 - la documentación relativa al sistema de calidad.
 - 3.2. El sistema de calidad asegurará la conformidad de los productos con las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables.

Todos los elementos, exigencias y disposiciones adoptados por el fabricante deberán figurar en una documentación llevada de manera sistemática y ordenada en forma de medidas y procedimientos e instrucciones escritas. La documentación del sistema de calidad permitirá una interpretación uniforme de las medidas y procedimientos de calidad, como, por ejemplo, los programas, planos, manuales y expedientes de calidad.

En especial, incluirá una descripción adecuada de:

- los objetivos de calidad, el organigrama y las responsabilidades y poderes del personal de gestión en lo que se refiere a la calidad de los productos;
- las especificaciones técnicas de diseño, incluidas las normas que se aplicarán y la garantía de que se cumplirán los requisitos esenciales de los instrumentos internacionales aplicables a los productos;

- las técnicas de control y verificación del diseño, los procesos y las actividades sistemáticas que se realizarán en el momento del diseño de los productos por lo que se refiere a la categoría cubierta de productos;
- las técnicas correspondientes de control de la fabricación, de control de la calidad y de aseguramiento de la calidad, y las actividades sistemáticas que serán utilizadas;
- los controles y ensayos que se efectuarán antes, durante y después de la fabricación y su frecuencia;
- los expedientes de calidad, tales como los informes de inspección y los datos de ensayos, los datos de calibración, los informes sobre la cualificación del personal afectado, etc.;
- los medios para verificar la realización de la calidad deseada en materia de diseño y de producto, y el funcionamiento eficaz del sistema de calidad.

- 3.3. El organismo notificado evaluará el sistema de calidad para determinar si cumple las exigencias a que se refiere el punto 3.2. Dará por supuesto el cumplimiento de dichas exigencias cuando se trate de sistemas de calidad que desarrollen las normas armonizadas correspondientes.

El equipo de auditores tendrá por lo menos un miembro que posea experiencia en la evaluación de la tecnología del producto en cuestión. El procedimiento de evaluación incluirá una visita a las instalaciones del fabricante.

A continuación, notificará su decisión al fabricante. Esta notificación incluirá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

- 3.4. El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se deriven del sistema de calidad tal como se haya aprobado y a mantenerlo de forma que siga resultando adecuado y eficaz.

El fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, mantendrá informado al organismo notificado que ha aprobado el sistema de calidad de cualquier adaptación que se prevea en el mismo.

El organismo notificado evaluará las modificaciones propuestas y decidirá si el sistema de calidad modificado sigue cumpliendo los requisitos contenidos en el punto 3.2 o si es precisa una nueva evaluación.

El organismo notificado notificará sus decisiones al fabricante. Esta notificación incluirá las conclusiones del control y la decisión de evaluación motivada.

4. Vigilancia CE bajo la responsabilidad del organismo notificado

- 4.1. El objetivo de la vigilancia consiste en asegurar que el fabricante cumple debidamente las obligaciones que le impone el sistema de calidad aprobado.

- 4.2. El fabricante autorizará al organismo notificado a tener acceso, con fines de inspección, a sus instalaciones de diseño, fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento y le facilitará toda la información necesaria, en particular:

- la documentación sobre el sistema de calidad;
- los expedientes de calidad previstos por la fase de diseño del sistema de calidad, como los resultados de los análisis, cálculos, ensayos, etc.;
- los expedientes de calidad dedicados a la fabricación tales como informes de inspección y datos de ensayos, datos de calibración, informes sobre la cualificación del personal afectado, etc.

- 4.3. El organismo notificado realizará auditorías periódicamente para cerciorarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de calidad, y facilitará un informe de la auditoría al fabricante.

- 4.4. Además, el organismo notificado podrá efectuar visitas de inspección de improviso al fabricante. En el transcurso de dichas visitas, el organismo notificado podrá efectuar o hacer efectuar ensayos con objeto de comprobar, si se considera necesario, el buen funcionamiento del sistema de calidad; presentará al fabricante un informe de la inspección y, si se hubiese realizado un ensayo, el informe del mismo.

5. Durante al menos diez años a partir de la última fecha de fabricación del producto, el fabricante tendrá a disposición de las autoridades nacionales:

- la documentación contemplada en el segundo guión del segundo párrafo del punto 3.1;

- las adaptaciones a que se refiere el segundo párrafo del punto 3.4;
 - las decisiones e informes del organismo notificado contemplados en el último párrafo del punto 3.4 y en los puntos 4.3 y 4.4.
6. Cada organismo notificado deberá comunicar, previa solicitud, a las administraciones del Estado miembro del pabellón y a los demás organismos notificados la información pertinente relativa a las aprobaciones de los sistemas de calidad expedidas o retiradas.
7. **Control de diseño**
- 7.1. El fabricante presentará una solicitud de control de diseño ante un solo organismo notificado.
- 7.2. La solicitud deberá permitir la comprensión del diseño, la fabricación y el funcionamiento del producto y la evaluación de su conformidad con las exigencias de los instrumentos internacionales.
- La solicitud incluirá:
- las especificaciones técnicas del diseño, incluidas las normas que se han aplicado, y
 - las pruebas demostrativas necesarias de su adecuación, de manera especial cuando las normas indicadas en el artículo 5 no hayan sido aplicadas en su totalidad. Estas pruebas demostrativas incluirán los resultados de los ensayos realizados en un laboratorio adecuado del fabricante o por cuenta del mismo.
- 7.3. El organismo notificado examinará la solicitud y, cuando el diseño cumpla las exigencias de los instrumentos internacionales que le son de aplicación, expedirá un certificado de examen CE de diseño al solicitante. El certificado incluirá las conclusiones del examen, sus condiciones de validez, los datos necesarios para la identificación del diseño aprobado y, en su caso, una descripción del funcionamiento del producto.
- 7.4. El solicitante mantendrá informado al organismo notificado que ha expedido el certificado de examen CE de diseño de cualquier modificación del diseño aprobado. El organismo notificado deberá sancionar la aprobación de las modificaciones propuestas en aquellos casos en que los cambios puedan afectar la conformidad con las exigencias esenciales de los instrumentos internacionales, o con las condiciones previstas de uso del producto. Esta aprobación complementaria se hará en forma de complemento al certificado de examen CE de diseño.
- 7.5. Los organismos notificados comunicarán, previa solicitud, a las administraciones del Estado miembro del pabellón y a los demás organismos notificados la información pertinente sobre:
- los certificados de examen CE de diseño y los complementos expedidos, y
 - las aprobaciones y las aprobaciones complementarias CE de diseño retiradas.
-

*Apéndice al Anexo B***Documentación técnica facilitada por el fabricante al organismo notificado**

Las disposiciones establecidas en el presente apéndice se aplicarán a todos los módulos del Anexo B.

La documentación técnica a que se refiere el Anexo B comprenderá todos los datos o medios pertinentes utilizados por el fabricante para asegurarse de que el equipo cumple los requisitos esenciales pertinentes.

La documentación técnica permitirá comprender el diseño, la fabricación y el funcionamiento del producto y hará posible la evaluación de la conformidad con las prescripciones de los instrumentos internacionales que les sean aplicables.

En la medida en que sea pertinente para la evaluación, la documentación comprenderá:

- una descripción general del tipo;
- dibujos y esquemas del diseño conceptual, la estructura estándar y la fabricación de componentes, subcomponentes, circuitos, etc.;
- las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de dichos dibujos y esquemas, incluido el funcionamiento del producto;
- los resultados de los cálculos de diseño efectuados, los exámenes imparciales llevados a cabo, etc.;
- los informes de los ensayos imparciales;
- manuales de instalación, utilización y mantenimiento.

La documentación relativa al diseño contendrá los siguientes elementos, según proceda:

- certificados relativos al equipo incorporado al dispositivo;
- certificados relativos a los métodos de fabricación o inspección o vigilancia del dispositivo;
- cualquier otro documento que permita al organismo notificado mejorar su evaluación.

ANEXO C

Criterios mínimos que tendrán en cuenta los Estados miembros para la notificación de organismos

1. Los organismos notificados deberán cumplir los requisitos de la serie EN 45000.
2. El organismo notificado será independiente y no estará controlado ni por los fabricantes ni por los proveedores.
3. El organismo notificado deberá estar establecido en territorio de la Comunidad.
4. Cuando un organismo notificado expida homologaciones en nombre de un Estado miembro, éste se asegurará de que las cualificaciones, la experiencia técnica y el personal de dicho organismo le permiten expedir homologaciones que cumplan lo dispuesto en la presente Directiva, así como garantizar un alto nivel de seguridad.
5. El organismo notificado deberá estar en condiciones de facilitar conocimientos técnicos en cuestiones marinas.

Un organismo notificado podrá efectuar evaluaciones de la conformidad para cualquier operador económico establecido dentro o fuera de la Comunidad Europea.

Un organismo notificado podrá llevar a cabo evaluaciones en cualquier Estado miembro o en otro Estado no perteneciente a la Comunidad Europea, utilizando los medios de que dispone en su lugar principal de actividad o con el personal de su filial en el extranjero.

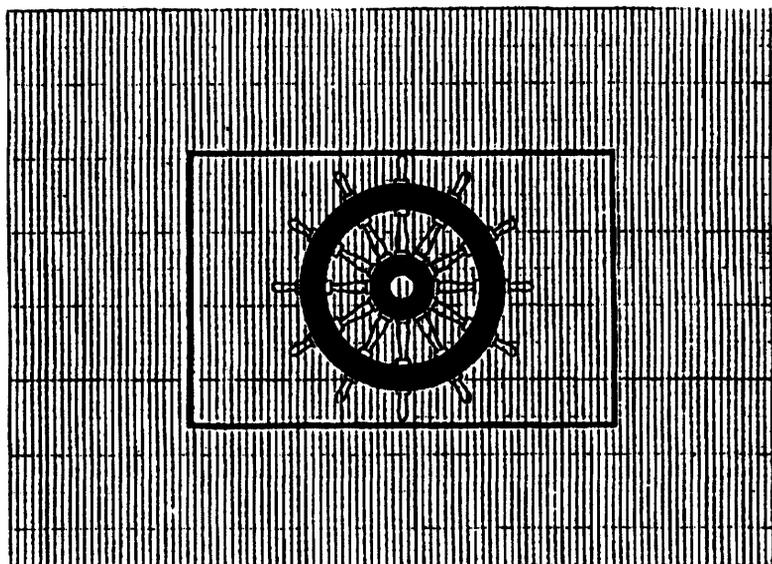
En el caso de que los procedimientos de evaluación de la conformidad los lleve a cabo una filial del organismo notificado, toda la documentación relacionada con dichos procedimientos la expedirá el propio organismo notificado en su nombre, y no en nombre de la filial.

Sin embargo, una filial del organismo notificado que esté establecida en otro Estado miembro podrá expedir documentos relativos a los procedimientos de evaluación de la conformidad si es notificada por este último Estado miembro.

ANEXO D

Marcado de conformidad

El marcado de conformidad tendrá el siguiente diseño:



En caso de reducirse o aumentarse el tamaño del marcado, deberán conservarse las proporciones de este logotipo.

Los diversos componentes del marcado de conformidad tendrán aproximadamente la misma altura, que no podrá ser inferior a 5 mm.

Se podrá eximir de esta dimensión mínima en el caso de dispositivos de pequeño tamaño.

II

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

CONSEJO

PROTOCOLO

por el que se fijan, para el período comprendido entre el 3 de mayo de 1996 y el 2 de mayo de 1999, las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera establecidas en el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República Popular de Angola sobre la pesca frente a las costas de Angola ⁽¹⁾

Artículo 1

A partir del 3 de mayo de 1996 y durante un período de tres años, los límites mencionados en el artículo 2 del Acuerdo serán los siguientes:

- 1) Camaroneros:
6 550 toneladas de registro bruto (TRB) al mes, como media anual, y 22 buques como máximo.
Las cantidades pescadas por los buques de la Comunidad no deberán superar las 5 000 toneladas y se compondrán de un 30 % de alistados y un 70 % de gambas.
- 2) Arrastreros de pesca demersal:
2 000 TRB al mes, como media anual.
- 3) Palangre de fondo, red de enmalle fija:
1 750 TRB al mes, como media anual.
Se prohíbe la pesca del *Centrophorus granulosus*.
- 4) Atuneros cerqueros congeladores:
9 buques.
- 5) Palangreros de superficie:
12 buques.
- 6) Con carácter experimental: pesca de las especies pelágicas:
2 buques.
Debido a su carácter, esta pesca está sujeta a un período experimental de seis meses a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 2

1. La compensación financiera mencionada en el artículo 7 del Acuerdo queda fijada, para el período establecido en el artículo 1, en 31 millones de ecus, pagaderos en tres plazos anuales de igual cuantía, en la cuenta que indique el Ministerio de Pesca.
2. Si uno o más buques se retiraren del Acuerdo y si las autoridades angoleñas no aceptaren su sustitución por otro u otros, la consiguiente disminución de las posibilidades de pesca de la Comunidad dará lugar a una adaptación proporcional de la compensación financiera indicada en el apartado 1.
3. El destino de esta compensación será de la competencia exclusiva de Angola.

Artículo 3

Durante el período mencionado en el artículo 1, la Comunidad contribuirá con un importe de 5 millones de ecus a la financiación de programas científicos y técnicos angoleños (equipos, infraestructuras, vigilancia, seminarios, estudios, apoyo institucional a la pesca artesanal, etc). Este importe se abonará en tres plazos anuales de igual cuantía al Instituto de Investigación Pesquera del Ministerio de Pesca. Una parte de dicho importe podrá emplearse para cubrir las contribuciones de Angola a las organizaciones internacionales de pesca.

⁽¹⁾ Véase la Decisión 96/569/CE del Consejo (DO nº L 250 de 2. 10. 1996, p. 14).

Durante la vigencia del presente protocolo, la Comunidad contribuirá a la realización de estudios científicos y de campañas de investigación hasta un importe anual de 350 000 ecus.

Artículo 4

Las dos Partes convienen en que la mejora de la competencia y de los conocimientos del personal dedicado a la pesca marítima constituye un elemento esencial del éxito de su cooperación. Para ello, la Comunidad pondrá a disposición de las autoridades angoleñas becas de estudio y de formación práctica en las diversas disciplinas científicas, técnicas y económicas relacionadas con la pesca.

Estas becas podrán utilizarse igualmente en cualquier Estado vinculado a la Comunidad por un acuerdo de cooperación. El coste total de las mismas no podrá superar un importe de 3 millones de ecus. Dicho importe se pagará en la cuenta que indique el Ministerio de Pesca en tres tramos anuales iguales. Este Ministerio gestionará la totalidad de las becas y demás actividades que se financien.

Artículo 5

En caso de que la Comunidad deje de efectuar los pagos establecidos en los artículos 2, 3 y 4 dentro de los plazos fijados, podrá suspenderse la aplicación del Acuerdo.

Artículo 6

El Anexo del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de la República Popular de Angola relativo a la pesca frente a las costas de Angola queda derogado y sustituido por los Anexos A y B del presente Protocolo.

Artículo 7

El presente Protocolo entrará en vigor el día de su firma.

Será aplicable a partir del 3 de mayo de 1996.

ANEXO A

Condiciones que regularán la actividad pesquera de los buques comunitarios en aguas de Angola

A. SOLICITUD DE LICENCIAS Y REQUISITOS DE EXPEDICIÓN

- a) La Comisión de las Comunidades Europeas, a través de su delegación en Angola, presentará a las autoridades angoleñas competentes en materia de pesca una solicitud, cumplimentada por el armador, por cada buque que desee faenar en virtud del presente Acuerdo. Las solicitudes se presentarán como mínimo quince días antes de la fecha en que dé comienzo el período de validez solicitado y se efectuarán en los impresos facilitados por Angola con este fin y cuyos modelos figuran en los apéndices 1 y 2. En el momento de presentar la primera solicitud, se adjuntará al impreso un certificado del registro del buque. Cada solicitud de licencia deberá ir acompañada de la prueba de pago del canon para su período de validez.

A los efectos del presente Protocolo, los productos de la pesca capturados por buques comunitarios que faenen en el marco del Acuerdo tendrán origen comunitario.

- b) Las licencias se expedirán para un armador y un buque determinado. En caso de fuerza mayor demostrada y a petición de la Comisión de las Comunidades Europeas, la licencia de un buque será sustituida por una nueva licencia a favor de otro buque de la Comunidad de características similares.
- c) Las autoridades angoleñas entregarán la licencia al capitán del buque en el puerto de Luanda, una vez inspeccionado el barco por la autoridad competente. No obstante, en el caso de los atuneros y de los palangreros de superficie, se podrá enviar por fax una copia de la licencia a los armadores o a sus representantes o agentes.
- d) La delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas en Angola será informada de las licencias expedidas por la autoridad angoleña competente en materia de pesca.
- e) Las licencias deberán conservarse a bordo en todo momento; no obstante, en el caso de los atuneros y de los palangreros de superficie, en cuanto las autoridades de Angola reciban la notificación del pago del anticipo por parte de la Comisión de las Comunidades Europeas, el buque será inscrito en una lista de buques autorizados para faenar, que será notificada a las autoridades angoleñas competentes en materia de control pesquero. Mientras se aguarda la recepción de la licencia definitiva, podrá obtenerse una copia de dicha licencia por fax. La copia deberá conservarse a bordo.
- f) Las licencias serán válidas durante un año.
- g) Cada buque estará representado por un agente, con residencia oficial en Angola, autorizado por el Ministerio de Pesca.
- h) Las autoridades angoleñas comunicarán lo antes posible la información relativa a las cuentas bancarias y a las divisas que deberán utilizarse en la ejecución financiera del Acuerdo.

B. CÁNONES

I. Disposiciones aplicables a los arrastreros

Los cánones quedan fijados de la manera siguiente:

- camaroneros: 56 ecus por TRB al mes,
- pesca demersal: 195 ecus por TRB al año.

El pago de los cánones podrá efectuarse en plazos trimestrales o semestrales. En tal caso, la cantidad aumentará un 5 % y un 3 %, respectivamente.

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

Los cánones quedan fijados en 20 ecus por tonelada capturada en la zona de pesca de Angola.

Las licencias se expedirán previo pago de una suma global de 4 000 ecus anuales por cada atunero cerquero congelador, es decir, el equivalente de los cánones correspondientes a 200 toneladas de captura anuales, y previo pago de una suma global de 2 000 ecus anuales por palangrero de superficie, es decir, el equivalente a los cánones correspondientes a 100 toneladas de captura anuales.

Al final del primer trimestre siguiente al de las capturas, la Comisión de las Comunidades Europeas elaborará la cuenta final de los cánones adeudados correspondientes a la campaña basándose en las declaraciones de captura de cada buque confirmadas por un organismo científico especializado con sede en la región.

Esta cuenta será comunicada simultáneamente a las autoridades angoleñas y a los armadores. Los posibles pagos adicionales serán ingresados por los armadores, a más tardar treinta días después de la notificación de la cuenta final, en una cuenta abierta en la institución financiera u organismo que designen las autoridades angoleñas.

No obstante, si el importe resultante de la cuenta final es inferior al importe del mencionado anticipo, el armador no podrá recuperar la diferencia.

C. REPOSO BIOLÓGICO

A partir de los resultados de las observaciones científicas en curso, podrá establecerse cada año un período de reposo biológico por determinar para la pesca del camarón. Este período será notificado a la Comisión y a los armadores con al menos tres meses de antelación. Los armadores no pagarán los cánones durante el período de reposo biológico.

D. CAPTURAS ADICIONALES

Las capturas adicionales de los camaroneros serán propiedad de los armadores. Estarán autorizados a pescar cangrejos hasta un máximo de 500 toneladas anuales.

E. DESEMBARQUES

Los palangreros de superficie comunitarios procurarán participar en el abastecimiento de las industrias conserveras de atún en Angola en función de su esfuerzo pesquero en esa zona a un precio que se fijará de común acuerdo entre los armadores y las autoridades de pesca de Angola basándose en los precios corrientes del mercado internacional. El importe se abonará en moneda convertible.

F. TRANSBORDOS

Todos los transbordos se notificarán con ocho días de antelación a las autoridades angoleñas competentes y se efectuarán en la bahía de Luanda o en la de Lobito, en presencia de las autoridades fiscales de Angola.

Quince días antes del final de cada mes deberá enviarse al Departamento de Inspección y Control del Ministerio de Pesca una copia de la documentación de los transbordos realizados durante el mes anterior.

G. DECLARACIÓN DE CAPTURAS

1. Camaroneros y arrastreros de pesca demersal

- a) Al final de cada campaña de pesca, estos buques deberán comunicar al Instituto de Investigación Pesquera de Luanda, a través de la delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas, las fichas de capturas que figuran en los apéndices 3 y 4.

Además, cada buque deberá remitir al gabinete del plan del Ministerio de Pesca un informe mensual en el que se indiquen las capturas efectuadas durante el mes y las cantidades que se hallen a bordo el último día del mismo. Este informe deberá presentarse a más tardar cuarenta y cinco días después de finalizar el mes de que se trate. En caso de incumplimiento de estas disposiciones, Angola se reserva el derecho de aplicar las sanciones previstas en su legislación vigente.

- b) Asimismo, deberán comunicar diariamente su posición geográfica y las capturas del día anterior a la estación de radio de Luanda. El indicativo de llamada será notificado al armador en el momento de la expedición de la licencia de pesca. En caso de que no sea posible la utilización de la radio, los buques podrán emplear medios alternativos de comunicación como el télex o el telegrama.

Estos buques no podrán salir de la zona de pesca de Angola sin haber obtenido previamente la autorización del Departamento de Inspección y Control del Ministerio de Pesca y sin que se hayan inspeccionado las capturas que se hallen a bordo.

2. Atuneros y palangreros de superficie

Mientras estén faenando en la zona de pesca de Angola, los buques deberán comunicar cada tres días su posición y el volumen de sus capturas a la estación de radio de Luanda. Tanto a la entrada como a la salida de la zona de pesca de Angola, los buques deberán también comunicar su posición y el volumen de las capturas que lleven a bordo a la estación de radio de Luanda.

En caso de que no sea posible la utilización de la radio, los buques podrán emplear medios alternativos de comunicación como el télex o el telegrama.

Además, el capitán deberá llevar un cuaderno diario de pesca, de conformidad con el modelo recogido en el apéndice 5, para cada período de pesca transcurrido en la zona de pesca de Angola.

El impreso deberá rellenarse de forma legible, llevar la firma del capitán del buque y ser enviado en un plazo de cuarenta y cinco días al Departamento de Inspección y Control del Ministerio de Pesca a través de la delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas.

En caso de incumplimiento de esta disposición, Angola se reserva el derecho de aplicar las sanciones previstas en su legislación vigente.

H. ZONAS DE PESCA

- a) Las zonas de pesca accesibles a los camareros comprenderán todas las aguas que se encuentren bajo soberanía o jurisdicción de la República de Angola situadas al norte de 12° 20' y a partir de doce millas náuticas desde las líneas de base.
- b) Las zonas de pesca accesibles a los atuneros cerqueros congeladores y a los palangreros de superficie comprenderán todas las aguas que se encuentren bajo soberanía o jurisdicción de la República de Angola situadas a partir de doce millas náuticas desde las líneas de base.
- c) Las zonas abiertas a los buques de pesca demersal comprenderán las aguas de la soberanía o jurisdicción de la República de Angola que están situadas:
- en el caso de los arrastreros, más allá de las doce millas náuticas medidas a partir de las líneas de base y limitadas, al norte, por el paralelo 13° 00' Sur y, al sur, por una línea ubicada a cinco millas al norte de la frontera entre las zonas económicas exclusivas de Angola y de Namibia;
 - en el caso de buques que empleen otros artes de pesca, más allá de las ocho millas náuticas medidas a partir de las líneas de base y limitadas al sur por una línea ubicada a cinco millas al norte de la frontera entre las zonas económicas exclusivas de Angola y de Namibia.

I. EMBARQUE DE MARINOS

Los armadores a los que se hayan expedido licencias de pesca en virtud del presente Acuerdo deberán contribuir a la formación profesional práctica de al menos cinco marinos angoleños a bordo de cada buque, con excepción de los atuneros cerqueros congeladores y de los palangreros de superficie; dichos marinos serán escogidos libremente de una lista presentada por el Ministerio de Pesca.

En caso de que, a petición de Angola, se embarque un observador, éste se considerará incluido dentro de los cinco marinos antes citados.

Los armadores comunitarios procurarán aumentar el número de marinos y mejorar su formación profesional.

Los salarios de estos marinos, que se establecerán con las partes contratantes, correrán a cargo de los armadores y se ingresarán en una cuenta abierta en la institución financiera que designe el Ministerio de Pesca. Dichos salarios deberán cubrir los correspondientes seguros de vida a todo riesgo.

J. OBSERVADORES CIENTÍFICOS

Cualquier buque podrá ser invitado a embarcar un observador científico designado y remunerado por el Ministerio de Pesca.

Las condiciones de estancia a bordo de dicho observador científico serán las de los oficiales del buque. Los observadores científicos deberán disponer de todas las facilidades necesarias para ejercer sus funciones. Las condiciones de embarque de los observadores científicos y la realización de sus tareas no deberán interrumpir ni obstaculizar las operaciones de pesca.

Con el fin de reembolsar a Angola los gastos derivados de la presencia de los observadores a bordo de los buques, cada armador abonará un importe de 15 ecus por cada día que el observador permanezca a bordo en el desempeño de sus funciones. La duración del embarque de un observador científico a bordo de un buque será la de una marea.

K. INSPECCIÓN Y CONTROL

A petición de las autoridades angoleñas, los buques pesqueros de la Comunidad que se hallen faenando en virtud del Acuerdo deberán permitir y facilitar la subida a bordo y el cumplimiento de sus funciones de cualquier funcionario angoleño encargado de la inspección y control de las actividades pesqueras.

La presencia a bordo de estos funcionarios no deberá superar el tiempo necesario para el cumplimiento de sus tareas.

L. ABASTECIMIENTO DE CARBURANTE, REPARACIONES Y PRESTACIÓN DE OTROS SERVICIOS

Siempre que sea posible, el abastecimiento de carburante y agua, así como el mantenimiento y la reparación en astillero de todos los buques que se hallen faenando en la zona de pesca de Angola en virtud del presente Acuerdo, con excepción de los atuneros, deberán tener lugar en Angola.

Siempre que se cumplan las mismas condiciones, la compañía aérea nacional angoleña (TAAG) será la encargada de realizar el transporte de las tripulaciones.

Salvo que así lo autorice el Departamento de Inspección y Control del Ministerio de Pesca, queda prohibido el abastecimiento de carburante fuera de las radas de Luanda o de Lobito.

M. DIMENSIÓN DE LAS MALLAS

La dimensión mínima de las mallas utilizadas será la siguiente:

- a) pesca camaronera: 40 mm;
- b) pesca demersal: 110 mm.

La introducción de nuevas mallas sólo será aplicable a los buques de la Comunidad a partir del sexto mes siguiente a la fecha de notificación a la Comisión de las Comunidades Europeas.

N. PROCEDIMIENTO EN CASO DE APRESAMIENTO

La delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas en Luanda será informada en un plazo de cuarenta y ocho horas de cualquier apresamiento, efectuado en el marco del presente Acuerdo en la zona de pesca de Angola, de un buque pesquero que enarbole el pabellón de un Estado miembro de la Comunidad. Asimismo, recibirá simultáneamente un informe de las circunstancias y razones que hayan motivado dicho apresamiento.

ANEXO B

Condiciones que regularán la actividad de pesca de especies pelágicas de los buques comunitarios en aguas de Angola**A. SOLICITUD DE LICENCIAS Y REQUISITOS DE EXPEDICIÓN**

- a) La Comisión de las Comunidades Europeas, a través de su delegación en Angola, presentará a las autoridades angoleñas competentes en materia de pesca una solicitud cumplimentada por el armador por cada buque que desee faenar en virtud del presente Acuerdo. Las solicitudes se presentarán como mínimo quince días antes de la fecha en que dé comienzo el período de validez solicitado y se efectuarán en los impresos facilitados por Angola con este fin y cuyos modelos figuran en el apéndice 1. En el momento de presentar la primera solicitud, se adjuntará al impreso un certificado del registro del buque. Cada solicitud de licencia deberá ir acompañada de la prueba de pago del canon para su período de validez.

En caso de renovación de la licencia sólo habrá que presentar a las autoridades angoleñas la prueba de pago del canon correspondiente al período solicitado; los documentos arriba mencionados se entregarán únicamente con la primera solicitud de licencia o en caso de modificación de las características técnicas del buque.
- b) Las licencias se expedirán para un armador y un buque determinado. En caso de fuerza mayor demostrada y a petición de la Comisión de las Comunidades Europeas, la licencia de un buque será sustituida por una nueva licencia a favor de otro buque de la Comunidad de características similares.
- c) Cuando se presente la primera solicitud, las autoridades angoleñas entregarán la licencia al capitán del buque en el puerto más próximo una vez inspeccionado el barco por la autoridad competente.
- d) La delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas en Angola será informada de las licencias expedidas por la autoridad angoleña competente en materia de pesca.
- e) Las licencias deberán conservarse a bordo en todo momento; no obstante, en cuanto las autoridades de Angola reciban la notificación del pago del anticipo por parte de la Comisión de las Comunidades Europeas, el buque será inscrito en una lista de buques autorizados para faenar, que será notificada a las autoridades angoleñas competentes en materia de control pesquero. Mientras se aguarda la recepción de la licencia definitiva, podrá obtenerse una copia de dicha licencia por fax. La copia deberá conservarse a bordo.
- f) Las licencias serán válidas durante un período mínimo de un mes y podrán ser renovadas.
- g) Cada buque estará representado por un agente, con residencia oficial en Angola, autorizado por el Ministerio de Pesca.
- h) Las autoridades angoleñas comunicarán, antes de la entrada en vigor del presente Protocolo, la información relativa a las cuentas bancarias y a las divisas que deberán utilizarse en la ejecución financiera del Acuerdo.
- i) La licencia se destinará a la pesca de jurel y del la caballa. Se permitirá a bordo una captura adicional de otras especies de hasta un 10 %.

B. CÁNONES

Los cánones quedan fijados en 2 ecus por GT al mes.

Tras este período, las condiciones que regularán la actividad pesquera quedarán fijadas de común acuerdo entre los armadores y las autoridades angoleñas, a partir de los análisis de los resultados de la campaña experimental.

C. TRANSBORDOS

Todos los transbordos se notificarán con ocho días de antelación a las autoridades angoleñas competentes y se efectuarán en la bahía de Luanda o en la de Lobito, en presencia de las autoridades fiscales de Angola.

Quince días antes del final de cada mes deberá enviarse al Departamento de Inspección y Control del Ministerio de Pesca una copia de la documentación de los transbordos realizados durante el mes anterior.

D. DECLARACIÓN DE CAPTURAS

- a) Al final de cada campaña de pesca, estos buques deberán comunicar al Instituto de Investigación Pesquera de Luanda, a través de la delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas, las fichas de capturas que figuran en el apéndice 6.

Además, cada buque deberá remitir al gabinete del plan del Ministerio de Pesca un informe mensual en el que se indiquen las capturas efectuadas durante el mes y las cantidades que se hallen a bordo el último día del mismo mes. Este informe deberá presentarse a más tardar cuarenta y cinco días después de finalizar el mes de que se trate.

- b) Los buques no podrán salir de la zona de pesca de Angola sin haber obtenido previamente la autorización del Departamento de Inspección y Control del Ministerio de Pesca y sin que se hayan inspeccionado las capturas que se hallen a bordo.

En caso de incumplimiento de esta disposición, Angola se reserva el derecho de aplicar las sanciones previstas en su legislación vigente.

E. ZONAS DE PESCA

Las zonas de pesca accesibles a los buques de pesca de especies pelágicas comprenderán las aguas que se encuentren bajo soberanía o jurisdicción de la República de Angola a partir de doce millas náuticas.

F. EMBARQUE DE MARINOS

Durante el período experimental, los buques que pesquen especies pelágicas no están sujetos a la obligación de embarcar marinos angoleños.

G. OBSERVADORES CIENTÍFICOS

Cualquier buque podrá ser invitado a embarcar un observador científico designado y remunerado por el Ministerio de Pesca.

Las condiciones de estancia a bordo de dicho observador científico serán las de los oficiales del buque. Los observadores científicos deberán disponer de todas las facilidades necesarias para ejercer sus funciones. Las condiciones de embarque de los observadores científicos y la realización de sus tareas no deberán interrumpir ni obstaculizar las operaciones de pesca.

Con el fin de reembolsar a Angola los gastos derivados de la presencia de los observadores a bordo de los buques, cada armador abonará un importe de 15 ecus por cada día que el observador permanezca a bordo en el desempeño de sus funciones. La duración del embarque de un observador científico a bordo de un buque será la de una marea.

H. INSPECCIÓN Y CONTROL

A petición de las autoridades angoleñas, los buques pesqueros de la Comunidad que se hallen faenando en virtud del Acuerdo deberán permitir y facilitar la subida a bordo y el cumplimiento de sus funciones de cualquier funcionario angoleño encargado de la inspección y el control de las actividades pesqueras.

La presencia a bordo de estos funcionarios no deberá superar el tiempo necesario para el cumplimiento de sus tareas.

I. ABASTECIMIENTO DE CARBURANTE; REPARACIONES Y PRESTACIÓN DE OTROS SERVICIOS

Siempre que sea posible, el abastecimiento de carburante y agua, así como el mantenimiento y la reparación en astillero de todos los buques que se hallen faenando en la zona de pesca de Angola en virtud del presente Acuerdo, con excepción de los atuneros, deberán tener lugar en Angola.

Siempre que se cumplan las mismas condiciones, la compañía aérea nacional angoleña (TAAG) será la encargada de realizar el transporte de las tripulaciones.

Salvo que así lo autorice el Departamento de Inspección y Control del Ministerio de Pesca, queda prohibido el abastecimiento de carburante fuera de las radas de Luanda o de Lobito.

J. DIMENSIÓN DE LAS MALLAS

La dimensión mínima de las mallas utilizadas será la establecida en la legislación nacional.

K. PROCEDIMIENTO EN CASO DE APRESAMIENTO

La delegación de la Comisión en Luanda será informada en un plazo de cuarenta y ocho horas de cualquier apresamiento, efectuado en el marco del presente Acuerdo en la zona de pesca de Angola, de un buque pesquero que enarbole el pabellón de un Estado miembro de la Comunidad. Asimismo, recibirá simultáneamente un informe de las circunstancias y razones que hayan motivado dicho apresamiento.

Apéndice 1

SOLICITUD DE LICENCIA PARA LA PESCA DE LA GAMBA Y LAS ESPECIES DEMERSALES EN LAS AGUAS DE ANGOLA

PARTE A

1. Nombre y apellidos del propietario/armador:
2. Nacionalidad del propietario/armador:
3. Razón social del propietario/armador:
4. Aditivos químicos que pueden usarse (marca y composición):

PARTE B

Deberá rellenarse para cada buque

1. Período de validez:
2. Nombre del buque:
3. Año de su construcción:
4. Pabellón del país de origen:
5. Pabellón que enarbola en la actualidad:
6. Fecha de adquisición del pabellón actual:
7. Año de adquisición:
8. Puerto y número de matrícula:
9. Método de pesca:
10. Tonelaje de registro bruto:
11. Indicativo de radio:
12. Eslora total (m):
13. Proa (m):
14. Calado (m):
15. Material de construcción del casco:
16. Potencia del motor:
17. Velocidad (nudos):
18. Capacidad de la cámara de refrigeración:
19. Capacidad de los depósitos (m³):
20. Capacidad de las bodegas para el pescado (m³):
21. Color del casco:
22. Color de la superestructura:

23. Equipo de comunicación a bordo:

Tipo	Marca	Potencia (Wattios)	Año de construcción	Frecuencias	
				Recepción	Transmisión

24. Equipo de navegación de detección:

Tipo	Marca	Modelo	Alcance

25. Nombre y apellidos del capitán:

26. Nacionalidad del capitán:

Deberán adjuntarse:

- tres fotografías en color del buque (visto de costado),
- diagrama y descripción detallada de los artes de pesca utilizados.
- documento por el que se autoriza al representante del propietario/armador para firmar la presente solicitud.

.....
(Fecha de solicitud).....
(Firma del representante del propietario/armador)

Apéndice 2

SOLICITUD DE LICENCIA DE PESCA DE TÚNIDOS EN LAS AGUAS DE ANGOLA

PARTE A

1. Nombre y apellidos del propietario/armador:
2. Nacionalidad del propietario/armador:
3. Razón social del propietario/armador:
-
-

PARTE B

Deberá rellenarse para cada buque

1. Período de validez:
2. Nombre del buque:
3. Año de su construcción:
4. Pabellón del país de origen:
5. Pabellón que enarbola en la actualidad:
6. Fecha de adquisición del pabellón actual:
7. Año de adquisición:
8. Puerto y número de matrícula:
9. Método de pesca:
10. Tonelaje de registro bruto:
11. Indicativo de radio:
12. Eslora total (m):
13. Proa (m):
14. Calado (m):
15. Material de construcción del casco:
16. Potencia del motor:
17. Velocidad (nudos):
18. Cabinas:
19. Capacidad de los depósitos (m³):
20. Capacidad de las bodegas para el pescado (m³):
21. Capacidad de congelación (toneladas/24 horas) y sistema de congelación utilizado:
-
22. Color del casco:
23. Color de la superestructura:

24. Equipo de comunicación a bordo:

Tipo	Marca	Modelo	Potencia (Wattios)	Año de construcción	Frecuencias	
					Recepción	Transmisión

25. Equipo de navegación y de detección:

Tipo	Marca	Modelo

26. Barcos auxiliares utilizados (para cada buque):
- 26.1. Tonelaje de registro bruto:
- 26.2. Eslora total (m):
- 26.3. Proa (m):
- 26.4. Calado (m):
- 26.5. Material de construcción del casco:
- 26.6. Potencia del motor:
- 26.7. Velocidad (nudos):
27. Equipo auxiliar de detección aérea de poblaciones de peces (incluso si no se hallan a bordo):
.....
28. Puerto de matrícula:
29. Nombre y apellidos del capitán:
30. Nacionalidad del capitán:

Deberán adjuntarse:

- tres fotografías en color del buque (visto de costado) y de los barcos auxiliares de pesca, así como del equipo aéreo auxiliar para la detección de poblaciones de peces,
- diagrama y descripción detallada de los artes de pesca utilizados,
- documento por el que se autoriza al representante del propietario/armador para firmar la presente solicitud.

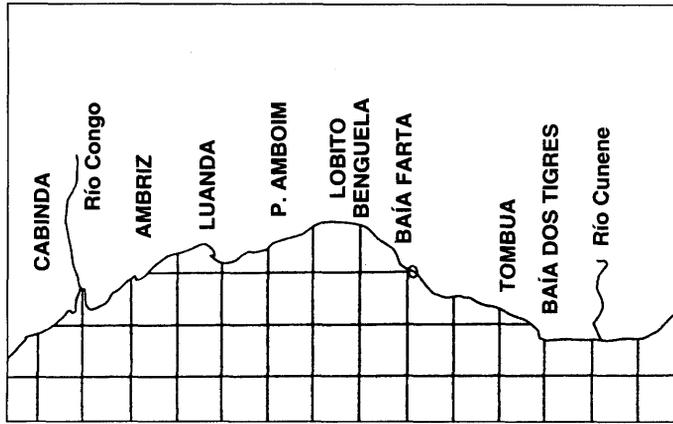
.....
(Fecha de solicitud)

.....
(Firma del representante del propietario/armador)

Apéndice 3.2

FICHA DE VIAJE

Indicativo de llamada (1)	Salida (6)	Llegada (7)
Matrícula (2)	Fecha	
Nombre del buque (3)	Puerto	
Nacionalidad (4)	Nombre y apellidos del capitán y firma (8)	
Armador (5)		



ARTES DE PESCA (indique las dimensiones) (9)

Artes	Rejina (m) (g)	Rejina inferior (m)	Malla del copo (mm)
Arrastre demersal (a)			
Arrastre pelágico (b)			
Arrastre camarero (c)			
	Rejina de flotadores (m)	Profundidad (m)	
Cerco (d)		Nº de anzuelos	
	Longitud (m)		
Palangre (e)		Profundidad (m)	
	Longitud (m)		
Enmalle/Trasmallo (f)			
Otros (indíquelos)			

ESPECIES PRINCIPALES (indique el nombre o el número) (10)

--	--

Indique en el diagrama adjunto el Nº TOTAL DE DÍAS DE PESCA en cada cuadrícula (11)

--

TOTAL DE CAPTURAS en kg (peso total del pescado a bordo del buque) (12)

--

Apéndice 4.2

FICHA DE VIAJE

Indicativo de llamada (1)	Salida (6)	Llegada (7)
Matrícula (2)	Fecha	
Nombre del buque (3)	Puerto	
Nacionalidad (4)	Nombre y apellidos del capitán y firma (8)	
Armador (5)		

ARTES DE PESCA (indique las dimensiones) (9)

Artes	Relinga (m) (g)	Relinga inferior (m)	Malla del copo (mm)
Arrastre demersal (a)			
Arrastre pelágico (b)			
Arrastre camaronero (c)			
	Relinga de flotadores (m)	Profundidad (m)	
Cerco (d)		Nº de anzuelos	
	Longitud (m)	Profundidad (m)	
Palangre (e)			
Enmalle/Trasmallo (f)			
Otros (indíquelos)			

ESPECIES PRINCIPALES (indique el nombre o el número) (10)

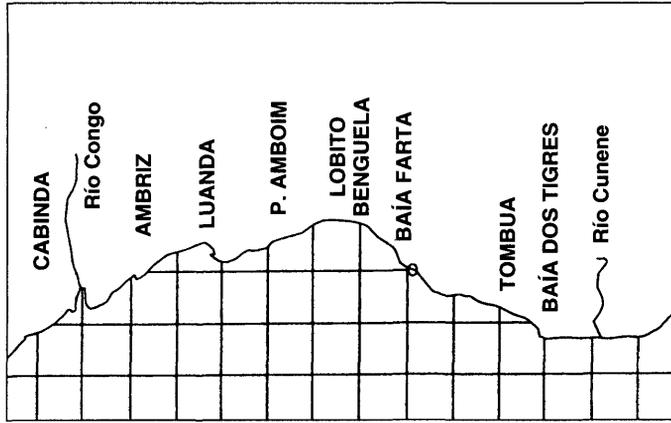
--	--

Indique en el diagrama adjunto el Nº TOTAL DE DÍAS DE PESCA en cada cuadrícula (11)

--

TOTAL DE CAPTURAS en kg (peso total del pescado a bordo del buque) (12)

--



Apéndice 6

ESTADÍSTICAS RELATIVAS A LAS ACTIVIDADES DE PESCA PELÁGICA

MINISTERIO DE PESCA

Fecha	Zona de pesca		Número de lances	Número de horas de pesca	Especies (kg)			Total
	Longitud	Latitud			Caballas y jureles	Otras especies	Total	
1)					Caballas	Jureles		
2)								
3)								
4)								
5)								
6)								
7)								
8)								
9)								
10)								
11)								
12)								
13)								
14)								
15)								
16)								
17)								
18)								
19)								
20)								
21)								
22)								
23)								
24)								
25)								
26)								
27)								
28)								
29)								
30)								
31)								
								Total

Mes: Año:

Método de pesca:
Puerto de origen:

Potencia de motor:
Registro bruto (TRB):

Nombre del buque:
Nacionalidad (pabellón):

PROTOCOLO

por el que se fijan, para el período comprendido entre el 1 de junio de 1996 y el 31 de mayo de 1999, las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera establecidas en el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe sobre la pesca frente a las costas de Santo Tomé y Príncipe ⁽¹⁾

Artículo 1

A partir del 1 de junio de 1996 y por un período de tres años, las posibilidades de pesca concedidas de conformidad con el artículo 2 del Acuerdo quedan fijadas en 37 atuneros cerqueros congeladores, 7 atuneros cañeros y 25 palangreros de superficie.

Artículo 2

1. La compensación financiera contemplada en el artículo 6 del Acuerdo queda fijada para el período establecido en el artículo 1 en 1 800 000 ecus, que se harán efectivos en tres pagos anuales iguales. Este importe cubre 9 000 toneladas anuales de pescado capturado en aguas de Santo Tomé y Príncipe. Si las capturas de túnidos realizadas por los buques comunitarios en aguas de Santo Tomé y Príncipe rebasaren dicha cantidad, el importe mencionado se aumentará a razón de 50 ecus por tonelada suplementaria.

2. El destino de esta compensación será competencia exclusiva del Gobierno de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe. Se consignará en una cuenta del Banco Central de Santo Tomé y Príncipe.

Artículo 3

1. Además de la cantidad a que se refiere el artículo 2, durante el período mencionado en el artículo 1 la Comunidad financiará por un importe de 187 500 ecus programas científicos y técnicos destinados, en particular, a mejorar los conocimientos pesqueros y biológicos relativos a la zona económica exclusiva de Santo Tomé y Príncipe.

2. Estos programas serán elaborados conjuntamente por las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe y las de la Comunidad, que participará, si es preciso, en su aplicación. Tras la aprobación de su contenido, los programas se financiarán mediante transferencias a una cuenta que indicarán las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe.

3. Las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe presentarán a los servicios de la Comisión de las Comunidades Europeas un informe sobre el desarrollo de los programas aprobados y los resultados obtenidos. La Comisión de las Comunidades Europeas se reserva la posibilidad de solicitar a dichas autoridades cualquier información complementaria de índole científica.

Artículo 4

1. Ambas partes consideran elemento esencial del éxito de su cooperación la mejora de la competencia profesional y de los conocimientos del personal que se dedica a la pesca marítima. Con este fin, la Comunidad, además del importe contemplado en el artículo 2:

- a) facilitará la acogida de nacionales de Santo Tomé y Príncipe en los centros de sus Estados miembros y, a tal efecto, pondrá a su disposición becas de estudios y de formación práctica en las diversas disciplinas científicas, técnicas y económicas relacionadas con la pesca. Estas becas, por un importe de 35 000 ecus, podrán utilizarse asimismo en cualquier Estado que mantenga un acuerdo de cooperación con la Comunidad;
- b) cubrirá, con un importe de 90 000 ecus, la participación de Santo Tomé y Príncipe en el Comité Regional de Pesquerías del Golfo de Guinea y en la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA);
- c) sufragará los gastos de participación en reuniones internacionales o períodos de prácticas en el ámbito de la pesca, por un importe de 62 500 ecus.

2. Estos importes se ingresarán en tres pagos anuales idénticos en las cuentas indicadas a tal efecto por el Ministerio de Agricultura y Pesca. Dicho Ministerio se encargará de la gestión de todas las actividades así financiadas, contempladas en el apartado 1, y remitirá a la Comisión un informe detallado sobre la utilización de los fondos.

Artículo 5

La aplicación del presente Protocolo podrá quedar suspendida si la Comunidad no efectúa los pagos establecidos en los artículos 2 y 3.

⁽¹⁾ Véase la Decisión 96/623/CE del Consejo (DO nº L 279 de 31. 10. 1996, p. 30).

Artículo 6

El Anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe sobre la pesca en aguas de Santo Tomé y Príncipe queda derogado y sustituido por el Anexo del presente Protocolo.

Artículo 7

El presente Protocolo entrará en vigor el día de su firma.

Será aplicable a partir del 1 de junio de 1996.

ANEXO

Condiciones que deberán cumplir los buques comunitarios para faenar en la zona de pesca de Santo Tomé y Príncipe

1. Los trámites para la solicitud y la expedición de las licencias mencionadas en el artículo 4 del Acuerdo serán los siguientes:

Las autoridades competentes de la Comunidad, por conducto de la delegación de la Comisión encargada de Santo Tomé y Príncipe, presentarán al Ministerio de Agricultura y Pesca de Santo Tomé y Príncipe una solicitud por cada buque que desee faenar en virtud del Acuerdo, por lo menos veinte días antes de la fecha en que comience el período de validez que se solicite.

Las solicitudes se presentarán en los impresos facilitados a este efecto por el Gobierno de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe, cuyo modelo se adjunta (apéndice 1).

Las autoridades de Santo Tomé y Príncipe expedirán las licencias a los armadores o a sus representantes en un plazo de veinte días a partir de la presentación de la solicitud, por mediación de la delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas encargada de Santo Tomé y Príncipe.

La licencia se expedirá a nombre de un buque determinado y será intransferible. No obstante, a petición de la Comisión de las Comunidades Europeas y en caso de fuerza mayor probada, la licencia de un buque podrá ser sustituida por una nueva licencia a nombre de otro buque de características similares al anterior. El armador del buque que se sustituya entregará la licencia anulada al Ministerio de Agricultura y Pesca de Santo Tomé y Príncipe por mediación de la delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas encargada de Santo Tomé y Príncipe.

En la nueva licencia se hará constar lo siguiente:

- la fecha de expedición,
- el hecho de que sustituye a la licencia del buque anterior durante el resto del período de validez de ésta.

En este caso, no se deberá pagar nuevamente la suma a que se refiere el punto 5.

La licencia deberá conservarse a bordo en todo momento; no obstante, tan pronto se reciba la notificación del pago del anticipo enviada por la Comisión Europea a las autoridades de Santo Tomé y Príncipe, el buque quedará inscrito en una lista de buques autorizados para faenar que será notificada a las autoridades de Santo Tomé y Príncipe encargadas del control de la pesca. Hasta tanto se reciba la licencia definitiva se podrá obtener una copia de la misma por fax; esta copia deberá conservarse a bordo.

2. Las licencias tendrán una vigencia de un año. Serán renovables.
3. Los cánones estipulados en el artículo 4 del Acuerdo se fijan en 20 ecus por tonelada pescada en la zona de pesca de Santo Tomé y Príncipe.
4. Las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe indicarán las modalidades de pago del canon así como las cuentas bancarias y las divisas en que deba efectuarse el pago.
5. Las licencias se expedirán previo pago al Banco Central de Santo Tomé y Príncipe de una cantidad global anual de 3 000 ecus por atunero cerquero congelador y de 500 ecus por atunero cañero o palangrero de superficie, lo que equivale a los cánones correspondientes a:
 - 150 toneladas de atún pescado por atunero cerquero congelador y año,
 - 25 toneladas de atún pescado por atunero cañero o palangrero de superficie y año.
6. Los buques deberán llevar un diario de pesca conforme al modelo de la CICAA que figura en el apéndice 2, para cada período de pesca pasado en aguas de Santo Tomé y Príncipe. Este impreso se rellenará incluso si no se realizan capturas.

Durante los períodos en que los buques contemplados en el párrafo anterior no hayan estado en aguas de Santo Tomé y Príncipe, deberán rellenar el diario de pesca mencionado anteriormente con la mención «Fuera de la ZEE de Santo Tomé y Príncipe».

Los diarios de pesca a que se refiere el presente apartado serán enviados al Ministerio de Agricultura y Pesca dentro de los quince días laborables siguientes a su llegada a un puerto.

Una copia de estos documentos se enviará a los institutos científicos contemplados en el párrafo tercero del apartado 7 y a la delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas encargada de Santo Tomé y Príncipe.

7. Las autoridades de Santo Tomé y Príncipe harán la cuenta de los cánones devengados por el año civil transcurrido, basándose en las declaraciones de capturas de cada buque comunitario y en cualquier otra información que obre en su poder.

La cuenta correspondiente al año transcurrido será comunicada a la Comisión antes del 31 de marzo, la cual la enviará, antes del 15 de abril, simultáneamente a los armadores y a las autoridades nacionales de los Estados miembros de que se trate.

En caso de que los armadores rechacen la cuenta presentada por Santo Tomé y Príncipe, con objeto de comprobar los datos relativos a las capturas, podrán consultar a los institutos científicos competentes, como el Instituto Francés de Investigación Científica para el Desarrollo y la Cooperación (ORSTOM) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), y se concertarán con las autoridades de Santo Tomé y Príncipe para establecer la cuenta definitiva antes del 15 de mayo del año en curso. De no haber presentado los armadores ninguna observación en dicha fecha, la cuenta establecida por las autoridades de Santo Tomé y Príncipe se considerará definitiva. Los Estados miembros enviarán a la Comisión la cuenta definitiva correspondiente a su propia flota.

Los armadores deberán ingresar los eventuales pagos adicionales en relación con el anticipo en el Banco Central de Santo Tomé y Príncipe a más tardar el 31 de mayo del mismo año.

No obstante, si la cuenta definitiva fuere inferior al importe del anticipo contemplado en el apartado 5, el saldo restante correspondiente no se reembolsará a los armadores.

8. Dentro de las tres horas siguientes a cada entrada en la zona o a cada salida, y cada tres días durante sus actividades de pesca en aguas de Santo Tomé y Príncipe, los buques deberán comunicar directamente su posición y las capturas que se encuentren a bordo a las autoridades de Santo Tomé y Príncipe, prioritariamente por fax y, si el buque no está equipado para ello, por radio.

El número de fax y la frecuencia de radio se comunicarán en el momento de la expedición de la licencia de pesca.

Las autoridades de Santo Tomé y Príncipe y los armadores conservarán una copia de las comunicaciones por fax o de la grabación de la comunicación por radio hasta que ambas partes aprueben la cuenta definitiva de los cánones, contemplado en el apartado 7.

Todo buque que sea sorprendido faenando sin haber advertido previamente de su presencia a las autoridades de Santo Tomé y Príncipe se considerará buque sin licencia.

9. Los atuneros cerqueros se esforzarán por poner a disposición de las autoridades de Santo Tomé y Príncipe las capturas accesorias que hayan realizado a los precios convenidos de común acuerdo.
10. A petición de las autoridades de Santo Tomé y Príncipe, los buques deberán admitir la presencia de observadores a bordo. Ésta no deberá sobrepasar el tiempo necesario para efectuar comprobaciones por muestreo de las capturas. Los capitanes de los buques tomarán todas las medidas necesarias para facilitar a los observadores el desarrollo de su tarea a bordo. El salario y las cargas sociales de los observadores correrán a cargo de las autoridades competentes de Santo Tomé y Príncipe. En caso de que el observador embarque en un país extranjero, sus gastos de viaje serán sufragados por el armador. En caso de que un atunero que lleve a bordo a un observador de Santo Tomé y Príncipe salga de la zona de pesca de Santo Tomé y Príncipe, se tomarán todas las medidas necesarias para que éste pueda regresar lo antes posible a Santo Tomé y Príncipe por cuenta del armador.

Con este motivo y previa petición de las autoridades de Santo Tomé y Príncipe, los armadores de los atuneros cerqueros procurarán embarcar marinos de Santo Tomé y Príncipe, hasta un máximo de tres hombres para el conjunto de atuneros cerqueros de la Comunidad y sin que haya más de un marino por buque. Las condiciones de empleo y de remuneración serán negociadas libremente entre los armadores y los representantes de los marinos.

11. Se aplicarán las normas internacionales de pesca del atún recomendadas por la CICAA.
12. La delegación de la Comisión de las Comunidades Europeas encargada de Santo Tomé y Príncipe deberá ser informada en un plazo de cuarenta y ocho horas de cualquier apresamiento en la zona de pesca de Santo Tomé y Príncipe de un buque pesquero que enarbole pabellón de un Estado miembro de la Comunidad y que faene en virtud del presente Acuerdo.

Asimismo, deberá recibir en un plazo de setenta y dos horas un breve informe de las circunstancias y motivos que hayan justificado el apresamiento.

Apéndice 1

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SANTO TOMÉ Y PRÍNCIPE

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA

SOLICITUD DE LICENCIA DE PESCA Nº ...

Nombre y apellidos del solicitante:

Dirección del solicitante:

.....

Nombre y apellidos y dirección del armador del buque:

.....

Nombre y apellidos y dirección, en su caso, del representante en Santo Tomé y Príncipe:

.....

Nombre del buque:

Tipo del buque:

País de matrícula:

Puerto y número de matrícula:

Identificación exterior del buque:

Indicativo de llamada y frecuencia de radio:

Eslora del buque:

Manga:

Tipo y potencia del motor:

Capacidad de la bodega:

Número mínimo de miembros de la tripulación:

Tipo de pesca:

Especies consideradas:

.....

Período de validez solicitado:

Certifico que estas informaciones son correctas.

Declaro conocer, estar de acuerdo y comprometerme a cumplir y hacer cumplir la legislación marítima y pesquera de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe, así como la legislación internacional aplicable.

Fecha:

EL SOLICITANTE

.....

