

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

DIRECTIVA 95/21/CE DEL CONSEJO

de 19 de junio de 1995

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

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

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

Considerando la gran preocupación de la Comunidad por los accidentes marítimos y la contaminación de los mares y costas de los Estados miembros;

Considerando que la Comunidad está igualmente preocupada por las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques;

Considerando que el Consejo, en su reunión de 25 de enero de 1993, adoptó una serie de conclusiones en las que se instaba a la Comunidad y a los Estados miembros a asegurar una aplicación y un cumplimiento más adecuados de las normas internacionales sobre seguridad marítima internacional y protección del medio ambiente, y a poner en práctica las nuevas medidas que se adopten;

Considerando que el Consejo, en su Resolución de 8 de junio de 1993 sobre una política común de seguridad marítima ⁽⁴⁾, instaba a la Comisión a presentarle, lo antes posible, sugerencias para actuaciones concretas y propuestas oficiales sobre los criterios para la inspección de buques, incluyendo la armonización de las normas de inmovilización y la posibilidad de publicar los resultados de las inspecciones y de denegar el acceso a los puertos comunitarios;

⁽¹⁾ DO n° C 107 de 15. 4. 1994, p. 14, y DO n° C 347 de 8. 12. 1994, p. 15.

⁽²⁾ DO n° C 393 de 31. 12. 1994, p. 50.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo emitido el 27 de octubre de 1994 (DO n° C 347 de 8. 12. 1994, p. 15), posición común del Consejo de 14 de marzo de 1995 (DO n° C 93 de 13. 4. 1995, p. 25) y Decisión del Parlamento Europeo de 18 de mayo de 1995 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO n° C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

Considerando que, mediante una reducción importante de buques de características inferiores a las normas aplicables en aguas comunitarias, puede mejorarse de manera efectiva la seguridad, la prevención de la contaminación y las condiciones de vida y de trabajo, aplicando estrictamente los códigos, resoluciones y convenios internacionales;

Considerando que el control del cumplimiento por los buques de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y mejora de las condiciones de vida y de trabajo debe corresponder ante todo al Estado de abanderamiento; que, sin embargo, se observa una falta grave de aplicación y observancia de los normas internacionales por parte de un número creciente de estos Estados; que los Estados portuarios tienen también que asegurar el control del cumplimiento de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo;

Considerando que una estrategia armonizada para el cumplimiento efectivo por los Estados miembros de estas normas internacionales, con respecto a los buques que utilicen los puertos de estos Estados y naveguen por sus aguas jurisdiccionales, evitará el falseamiento de la competencia;

Considerando que es fundamental un marco legal comunitario que armonice los procedimientos de inspección, para asegurar la aplicación homogénea del principio de seguridad marítima y prevención de la contaminación, que es uno de los principios básicos de las políticas comunitarias de transporte y medio ambiente;

Considerando que la contaminación de los mares de los Estados miembros es por naturaleza un fenómeno transfronterizo; que, con arreglo al principio de subsidiariedad, la puesta a punto de medios de acción preventiva en este campo puede hacerse mejor a nivel comunitario, puesto que los Estados miembros no pueden tomar aisladamente medidas adecuadas y efectivas;

Considerando que la adopción de una Directiva del Consejo es el procedimiento adecuado para establecer el marco legal y las normas y criterios armonizados para el control por parte de los Estados rectores de puertos;

Considerando que debe aprovecharse la experiencia de la aplicación del Memorando de acuerdo sobre supervisión

por el Estado rector del puerto (MA), firmado en París el 26 de enero de 1982;

Considerando que la inspección por parte de cada Estado miembro de al menos un 25 % de los buques extranjeros que hayan entrado en sus puertos en un año determinado significa, en la práctica, que se somete a inspección un amplio número de los buques que operan en la zona comunitaria en un momento dado;

Considerando que deben realizarse más esfuerzos para mejorar el sistema de selección;

Considerando que las normas y procedimientos para las inspecciones de los Estados portuarios, incluidos los criterios para la inmovilización de buques, tienen que armonizarse para que sean igualmente efectivos en todos los puertos, disminuyendo así drásticamente el uso selectivo de determinados puertos para evitar un control adecuado;

Considerando que las estadísticas sobre accidentes, inmovilizaciones y deficiencias publicadas en la Comunicación de la Comisión sobre «Una política común de seguridad marítima» y en el informe anual del MA muestran que determinados tipos de buques deben estar sometidos a un control reforzado;

Considerando que deben corregirse las deficiencias observadas en relación con lo dispuesto en los Convenios; que deben inmovilizarse los buques a los que se ordene tomar medidas correctoras cuando tales deficiencias sean claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente hasta que se hayan corregido dichas deficiencias;

Considerando que debe existir un derecho de recurso contra las decisiones de inmovilización adoptadas por las autoridades competentes para evitar decisiones infundadas que puedan ocasionar inmovilizaciones y retrasos indebidos;

Considerando que las instalaciones de los puertos de inspección pueden ser tales que las autoridades competentes tengan que dar permiso para que determinados buques puedan dirigirse a un astillero adecuado con el fin de hacer las reparaciones necesarias, siempre y cuando se cumplan las condiciones para dicho viaje; que los buques deficientes continuarían siendo un peligro para la seguridad, la salud y el medio ambiente y, además, tendrían ventajas comerciales en caso de que no se hiciesen en ellos las mejoras necesarias conforme a las disposiciones aplicables de los Convenios, y que, por consiguiente, debe denegarse el acceso de estos buques a todos los puertos comunitarios;

Considerando que se dan circunstancias en las que a un buque al que se hubiese denegado acceso a los puertos comunitarios hubiera que concederle la autorización para entrar; que, por tanto, puede permitirse el acceso de un buque en estas circunstancias a un puerto determinado, siempre y cuando se tomen todas las precauciones para que pueda entrar en éste con toda seguridad;

Considerando que, habida cuenta de la complejidad de las condiciones que establecen los Convenios en cuanto a la construcción, el equipamiento y la tripulación del buque, las graves consecuencias que se pueden derivar de

las decisiones tomadas por los inspectores, y la necesidad de que éstos tomen decisiones completamente imparciales, es necesario que las inspecciones sean realizadas exclusivamente por funcionarios u otras personas debidamente autorizadas que tengan una experiencia y unos conocimientos profundos en la materia;

Considerando que los prácticos y otras autoridades portuarias pueden aportar información fundamentada respecto a las deficiencias de los buques y las tripulaciones;

Considerando que es necesaria la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros para asegurar un seguimiento efectivo de los barcos a los que se haya autorizado a proseguir su ruta con deficiencias, y el intercambio de información sobre buques que se hallen en puerto;

Considerando que el sistema de información denominado SIRENAC E creado en aplicación del Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto (MA) proporciona una gran parte de la información adicional necesaria para la aplicación de la presente Directiva;

Considerando que la publicación de información sobre los buques que no cumplan las normas internacionales sobre seguridad, salud y protección del medio ambiente marino puede ser una forma efectiva de disuasión, que dificulte la utilización de estos buques por los expedidores, y un incentivo para que sus armadores tomen las medidas correctoras necesarias sin necesidad de forzarles a hacerlo;

Considerando que todos los costes de inspección de los buques, que den lugar a inmovilización, deberán correr a cargo del armador o explotador;

Considerando que es conveniente para la aplicación de la presente Directiva recurrir al Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE, 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⁾, para que asista a la Comisión en la tarea de modificar las obligaciones de inspección de los Estados miembros, basándose en la experiencia obtenida de la evolución del MA, y, asimismo, en la adaptación de los anexos, conforme a las enmiendas, a los Convenios, protocolos, códigos y resoluciones de los organismos internacionales correspondientes, y a las modificaciones del MA,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Finalidad

La presente Directiva tiene por objeto contribuir a reducir de forma significativa el número de buques de características inferiores a las normas aplicables en las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros mediante:

(1) DO n° L 247 de 5. 10. 1993, p. 19.

- el reforzamiento del cumplimiento de la legislación internacional y comunitaria sobre seguridad marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier pabellón;
- el establecimiento de criterios comunes para un control de los buques por parte del Estado del puerto y armonizando los procedimientos de inspección e inmovilización, teniendo debidamente en cuenta los compromisos asumidos por las autoridades marítimas de los Estados miembros en virtud del Memorando de Acuerdo de París sobre el control del Estado del puerto.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva y sus Anexos se entenderá por:

- 1) «*Convenios*»:
 - la Convención Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL 66),
 - el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) (SOLAS 74),
 - el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) y el Protocolo de 1978 de dicho Convenio (MARPOL 73/78),
 - el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1978) (STCW 78),
 - el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1972) (COLREG 72),
 - el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (1969), y
 - el Convenio sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante (1976) (OIT nº 147),
 junto con los Protocolos y enmiendas de dichos Convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, en vigor en la fecha de adopción de la presente Directiva.
- 2) «*MA*»: el Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en la versión vigente en la fecha de adopción de la presente Directiva.
- 3) «*Buque*»: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios y que enarbole pabellón distinto del pabellón del Estado del puerto.
- 4) «*Instalación terminal costera*»: una plataforma fija o flotante que opera en la plataforma continental de un Estado miembro.

- 5) «*Inspector*»: un empleado de la administración pública o cualquier otra persona debidamente autorizado por la autoridad competente de un Estado miembro para llevar a cabo las inspecciones de control del Estado del puerto, y responsable ante dichas autoridades competentes.
- 6) «*Inspección*»: visita a bordo del buque para comprobar tanto la validez de los certificados pertinentes y otros documentos, las condiciones del buque, su equipo y tripulación, así como las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación.
- 7) «*Inspección más detallada*»: toda inspección en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de éstos se someten a una inspección a fondo en las circunstancias especificadas en el apartado 3 del artículo 6, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.
- 8) «*Inspección ampliada*»: una inspección como se especifica en el artículo 7.
- 9) «*Inmovilización*»: la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen que el buque no esté en condiciones de navegar.
- 10) «*Detención de una operación*»: la prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen peligrosa la continuación de dicha operación.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a todo buque y a su tripulación:
 - que haga escala en un puerto o instalación terminal costera bajo la jurisdicción de un Estado miembro,
 - que esté anclado en dichos puertos o instalaciones terminales costeras.
 Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a los derechos de intervención que le conceden al Estado miembro los convenios internacionales correspondientes.
2. Cuando se trate de buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, los Estados miembros aplicarán las disposiciones pertinentes del Convenio aplicable y, cuando no exista Convenio aplicable, tomarán las medidas que resulten necesarias para garantizar que dichos buques no sean claramente peligrosos para la seguridad, la salud o el medio ambiente. Para la aplicación del presente apartado, los Estados miembros se guiarán por el Anexo I del MA.

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

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

Artículo 4

Organismo de inspección

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

Artículo 5

Obligaciones de inspección

1. La autoridad competente de cada Estado miembro llevará a cabo un número total anual de inspecciones correspondiente, como mínimo, al 25 % del número de buques que haya entrado en sus puertos durante un año civil representativo.

2. Al seleccionar los buques que deban inspeccionarse la autoridad competente dará prioridad a los buques que figuran en el Anexo I.

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

- el buque no figure en la lista del Anexo I,
- no se hayan denunciado deficiencias en una inspección anterior,
- no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección.

4. Las disposiciones del apartado 3 no se aplicarán a ninguno de los controles operativos previstos específicamente en los Convenios.

5. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán para fomentar el desarrollo de prioridades y prácticas que permitan una mejor identificación de los buques con posibilidades de deficiencias.

Cualquier enmienda del presente artículo, excepto la referencia al 25 % del apartado 1, se realizará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19.

Artículo 6

Procedimiento de inspección

1. La autoridad competente se asegurará de que el inspector, como mínimo:

- a) compruebe los certificados y documentos enumerados en el Anexo II, en la medida aplicable,
- b) quede satisfecho de las condiciones generales del buque, en particular de la sala de máquinas, y del alojamiento y las condiciones higiénicas.

2. El inspector podrá examinar todos los certificados y documentos pertinentes, aparte de los enumerados en el Anexo II, que, con arreglo a los Convenios, deban llevarse a bordo.

3. Cuando existan motivos fundados, tras la inspección mencionada en los apartados 1 y 2, para estimar que las condiciones del buque o de su equipo o tripulación incumplen sustancialmente los requisitos aplicables de un Convenio, se llevará a cabo una inspección más detallada, incluido un control ulterior del cumplimiento de los requisitos de explotación de buques.

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

En el Anexo III figuran ejemplos de «motivos fundados».

4. Deberán también cumplirse los procedimientos y orientaciones pertinentes sobre el control de buques especificados en el Anexo IV.

Artículo 7

Inspección ampliada de determinados buques

1. Los Estados miembros se cerciorarán de que se lleva a cabo una inspección ampliada de los buques pertenecientes a las categorías enumeradas en el Anexo V cuando existan motivos fundados para una inspección detallada.

2. En el Anexo V se exponen orientaciones no obligatorias para la inspección ampliada.

3. Los buques mencionados en el apartado 1 se someterán sólo una vez en cada período de doce meses a una inspección ampliada por las autoridades competentes de los Estados miembros. No obstante, los buques citados podrán ser sometidos a la inspección que consta en los apartados 1 y 2 del artículo 6.

4. En el caso de los buques de pasajeros que operen en los puertos de un Estado miembro o fuera de ellos según una planificación regular llevará a cabo la inspección ampliada la autoridad competente de dicho Estado miembro. Cuando un buque de pasajeros opera con este tipo

de planificación regular entre puertos de los Estados miembros, uno de estos Estados se ocupará de la inspección ampliada.

Artículo 8

Informe de la inspección para el capitán

1. Una vez terminada la inspección, la inspección más detallada o la inspección ampliada, el inspector entregará al capitán del buque un documento según el modelo del Anexo 3 del MA, en el que constarán los resultados de la inspección y especificaciones de las decisiones que haya tomado el inspector y de cualquier medida correctiva que deba tomar el capitán, el propietario o el armador.

2. Cuando haya deficiencias que justifiquen la inmovilización de un buque, la información para el capitán de acuerdo con el apartado 1 incluirá información sobre la futura publicación de la inmovilización de acuerdo con las disposiciones de la presente Directiva.

Artículo 9

Rectificación de deficiencias e inmovilización

1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios y a satisfacción de las autoridades competentes cuantas deficiencias confirme o manifieste la inspección a que se refieren los artículos 6 y 7.

2. Cuando las deficiencias sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente, la autoridad competente del Estado del puerto en el que se efectúa la inspección del buque procederá a inmovilizar el mismo, o a detener la operación en la que se hayan observado las deficiencias. No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que no exista peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el barco puede hacerse a la mar o puede continuar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros, de la tripulación, para otros buques y sin que amenace apreciablemente con dañar el medio marino.

3. En el ejercicio de su apreciación profesional de si se debe inmovilizar o no un buque, el inspector aplicará los criterios enunciados en el Anexo VI.

4. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque es manifiestamente inferior a las normas aplicables, la autoridad competente podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que las partes responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumple los requisitos pertinentes de los Convenios en cuestión.

5. En caso de que las inspecciones mencionadas en los artículos 6 y 7 den lugar a una inmovilización, la autoridad competente informará por escrito inmediatamente a la administración del Estado cuyo pabellón

enarbole el buque, (en lo sucesivo denominada «administración del pabellón»), al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbola el buque, de todas las circunstancias en las que se estimó necesario intervenir. Se comunicará, además, a los inspectores designados u organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados cuando proceda.

6. Lo dispuesto en la presente Directiva se entenderá sin perjuicio de otros requisitos de los Convenios sobre los procedimientos de notificación e información relativos al control por el Estado del puerto.

7. Cuando el Estado del puerto ejerza el control con arreglo a la presente Directiva se hará todo lo posible para evitar que los buques sean inmovilizados o retrasados indebidamente. Cuando un buque se haya inmovilizado o retrasado indebidamente por esta razón, el propietario o el armador tendrá derecho a ser compensado por toda pérdida o perjuicio sufridos. En cualquier caso de reclamación por inmovilización o retraso indebidos, corresponde al propietario o al armador la carga de la prueba.

Artículo 10

Recursos

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

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

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

Artículo 11

Seguimiento de las inspecciones e inmovilización

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el apartado 2 del artículo 9 no puedan corregirse en el puerto de inspección, la autoridad competente del Estado miembro podrá permitir al buque que se dirija al astillero más próximo disponible, elegido por el capitán y las autoridades de que se trate, siempre que se cumplan las condiciones impuestas por la autoridad competente del Estado del pabellón y acordadas por dicho Estado miembro. Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros, o la tripulación, sin riesgo para otros buques, y sin que suponga una amenaza apreciable para el medio marino.

2. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de inspección notificará todas las condiciones del viaje a la autoridad competente del Estado en que esté situado el astillero, a las partes mencionadas en el apartado 5 del artículo 9 y a cualquier otra autoridad si procede.

3. La notificación a las partes mencionada en el apartado 2 se hará conforme a lo establecido en el Anexo 2 del MA.

La autoridad competente del Estado miembro que reciba la notificación informará de las medidas tomadas a la autoridad que las haya remitido.

4. Todo Estado miembro tomará medidas para garantizar que se niegue el acceso a sus puertos comunitarios a los buques mencionados en el apartado 1:

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

hasta que el propietario haya acreditado a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro que hubiese considerado deficiente el buque que éste cumple plenamente los requisitos aplicables de los Convenios.

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

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

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

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, la autoridad correspondiente del Estado del puerto podrá permitir el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias siempre que el propietario, el armador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro de que se trate, para garantizar la entrada segura del buque.

Artículo 12

Perfil profesional de los inspectores

1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de cualificación indicados en el Anexo VII.

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

3. Los inspectores que lleven a cabo el control del Estado del puerto y las personas que les asisten no tendrán ningún interés comercial ni en los puertos ni en los buques en los que se efectúen inspecciones, ni estarán empleados por organizaciones internacionales, ni asumirán trabajo en su beneficio, que expidan certificados estatutarios o de clasificación o que realicen las supervisiones necesarias para la expedición de dichos certificados a los buques.

4. Los inspectores serán portadores de un documento personal en forma de tarjeta de identidad expedida por su autoridad competente de acuerdo con la normativa nacional en que se indique que el inspector está autorizado para realizar inspecciones.

Se creará un modelo común de la tarjeta de identidad citada de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 19.

Artículo 13

Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias

1. Los prácticos de los Estados miembros que se ocupen de atracar y desatracar buques u ocupados a bordo de un buque que navegue con destino a un puerto de un Estado miembro informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado del puerto o, en su caso, al Estado ribereño, cuando observen deficiencias que puedan perjudicar la navegación segura del buque o que puedan crear un riesgo de daños para el medio marino.

2. Cuando las autoridades del puerto, en el ejercicio de sus funciones normales, observen que un buque atracado en su puerto presenta deficiencias que pueden afectar a la seguridad del buque o creen un riesgo apreciable de daños para el medio marino, informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado del puerto de que se trate.

Artículo 14

Cooperación

1. Todos los Estados miembros adoptarán disposiciones para establecer una cooperación entre su autoridad competente, sus autoridades portuarias y otras autoridades pertinentes u organizaciones mercantiles, con el fin de asegurar que su autoridad competente pueda obtener toda la información pertinente sobre los buques que hagan escala en sus puertos.

2. Los Estados miembros mantendrán disposiciones para el intercambio de información y cooperación entre

su autoridad competente y las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros y mantendrán el enlace operativo establecido entre su autoridad competente, la Comisión y el sistema de información SIRENAC E, con base en St. Malo, Francia.

3. La información mencionada en el apartado 2 será la especificada en el Anexo 4 del MA y la necesaria para dar cumplimiento al artículo 15 de la presente Directiva.

Artículo 15

Publicación de información relativa a las inmovilizaciones

Las autoridades competentes publicarán como mínimo trimestralmente información de los buques inmovilizados durante el trimestre anterior que hayan sido inmovilizados más de una vez en los últimos veinticuatro meses. La publicación incluirá la siguiente información:

- nombre del buque,
- nombre del propietario o armador del buque,
- número OMI,
- Estado del pabellón,
- sociedad de clasificación, si procede, y, en su caso, cualquier otra parte, que, de acuerdo con los Convenios, haya expedido certificados a dicho buque en nombre del Estado del pabellón,
- motivo de la inmovilización,
- puerto y fecha de la inmovilización.

Artículo 16

Reembolso de los costes

1. En el caso de que las inspecciones a que se refieren los artículos 6 y 7 confirme o revele deficiencias en cuanto a los requisitos de un Convenio que justifiquen la detención de un buque, el propietario o el armador o sus representantes en el Estado del puerto cubrirán todos los costes de la inspección, durante cualquier período contable normal.
2. Todos los costes de las inspecciones efectuadas por la autoridad competente de un Estado miembro en virtud del apartado 4 del artículo 11 correrán a cargo del armador o del explotador del buque.
3. No se retirará la inmovilización hasta que los costes se hayan reembolsado en su totalidad o se haya dado una garantía suficiente.

Artículo 17

Datos para el seguimiento de la aplicación

1. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión y a la Secretaría del MA los datos siguientes:
 - número de inspectores que prestan servicio en nombre del Estado miembro en la inspección del Estado del puerto de acuerdo con la presente Directiva. En el caso de las autoridades para las que los inspectores encargados de las inspecciones del Estado del puerto trabajen sólo a tiempo parcial, el número de éstos deberá convertirse a una cifra equivalente de inspectores empleados a tiempo completo;
 - el número de buques que hayan entrado en sus puertos en un año civil representativo durante el período de cinco años precedente.
2. La información descrita en el apartado 1 deberá ser facilitada dentro de un plazo de tres meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva y, en lo sucesivo, una vez cada tres años, a más tardar, el 1 de octubre.

Artículo 18

Comité de reglamentación

La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE, con arreglo al procedimiento establecido en dicho artículo.

Artículo 19

Procedimiento de modificación

La presente Directiva podrá ser modificada con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 18, para:

- a) adaptar las obligaciones de inspección y publicación de los Estados miembros, mencionadas en el artículo 5, excepto la referencia al 25 % en el apartado 1, y en los artículos 6, 7 y 15 basándose en la experiencia adquirida en la aplicación de la presente Directiva y teniendo en cuenta la evolución del MA;
- b) adaptar los Anexos para tener en cuenta las enmiendas que hayan entrado en vigor de los Convenios, Protocolos, códigos, resoluciones de las Organizaciones internacionales pertinentes y del MA.

Artículo 20

Aplicación

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 30 de junio de 1996. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

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

Artículo 21

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación.

Artículo 22

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 19 de junio de 1995.

Por el Consejo

El Presidente

B. PONS

ANEXO I

BUQUES QUE DEBEN INSPECCIONARSE PRIORITARIAMENTE

[con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5 (*)]

1. Los buques que hagan escala por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses en un puerto de un Estado miembro. Al aplicar estos criterios los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del MA. Cuando se carezca de información adecuada para cumplir esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos disponibles del SIRENAC E e inspeccionarán los buques que no estén registrados en la base de datos SIRENAC E, a partir de la entrada en vigor de dicha base de datos el 1 de enero de 1993.
2. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado que aparezca en el cuadro de inmovilizaciones y retrasos superiores a la media (media móvil de tres años), ubicado en el informe anual del MA.
3. Los buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con la condición de que reparen en un plazo determinado las deficiencias observadas, una vez que éste haya expirado.
4. Los buques acerca de los cuales los prácticos o las autoridades portuarias hayan informado de que presentan deficiencias que pueden perjudicar su navegación segura con arreglo a la Directiva 93/75/CEE del Consejo y el artículo 13 de la presente Directiva.
5. Los buques a los cuales haya expedido los certificados preceptivos sobre la construcción y el equipamiento del buque, con arreglo a los Convenios, y los certificados de clasificación de una organización que no esté reconocida en virtud de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas ⁽¹⁾.
6. Los buques que hayan incumplido las obligaciones que establece la Directiva 93/75/CEE.
7. Los buques que pertenezcan a una categoría para la que se haya decidido la aplicación de la inspección ampliada (véase artículo 7 de la presente Directiva).
8. Los buques cuya pertenencia a una cota de clasificación haya quedado en suspenso por razones de seguridad durante los seis meses precedentes.

(*) El orden de criterios no indica el orden de importancia de los mismos.

(1) DO n° L 319 de 12. 12. 1994, p. 20.

ANEXO II

LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE DEBEN EXAMINARSE

(mencionada en el apartado 1 del artículo 6)

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. — Certificado de seguridad para buque de pasaje,
 - Certificado de seguridad de construcción para buque de carga,
 - Certificado de seguridad del equipo para buque de carga,
 - Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga,
 - Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga,
 - Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga,
 - Certificado de exención,
 - Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
 - Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
4. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
 - Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
5. Certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos.
6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
7. Certificado internacional de francobordo (1966);
 - Certificado internacional de exención de francobordo.
8. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
9. Libro registro de carga.
10. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad;
 - Certificados de aptitud.
11. Certificados médicos. Véase el Convenio nº 73 de la OIE sobre revisiones médicas de la gente de mar.
12. Información sobre la estabilidad.
13. Una copia del certificado de conformidad y del certificado expedido con arreglo al Código Internacional de Gestión para la Seguridad en la Explotación de Buques y la Prevención de la Contaminación [Resolución OMI A.741 (18)].
14. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (sólo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una sociedad de clasificación).

ANEXO III

LISTA DE EJEMPLOS DE «MOTIVO FUNDADO» PARA LLEVAR A CABO UNA INSPECCIÓN MÁS DETALLADA

(según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6)

1. Los buques definidos en el Anexo I, exceptuado el número 1.
2. Un informe o notificación de otro Estado miembro.
3. Un informe o reclamación del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad de explotación del buque, en las condiciones de vida y de trabajo a bordo o en la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro de que se trate juzgue que el informe o la reclamación son manifiestamente infundados. No se revelará al capitán ni al armador del buque de que se trate la identidad de la persona que presenta el informe o la reclamación.
4. El buque haya estado implicado en un abordaje mientras se dirigía al puerto.
5. No se haya llevado adecuadamente el Libro Registro de Hidrocarburos.
6. El buque haya sido acusado de supuesta violación de las disposiciones sobre descarga de sustancias o efluentes nocivos.
7. Cuando se hayan observado inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación [véanse la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 6].
8. Cuando existan indicios de que los miembros de la tripulación no pueden cumplir los requisitos del artículo 8 de la Directiva 94/58/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas ⁽¹⁾.
9. Cuando haya pruebas de que el cargamento y otras operaciones no se llevan a cabo de manera segura o no se realizan de acuerdo con las orientaciones de la OMI, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga esté por encima del nivel máximo prescrito.
10. Cuando el capitán de un petrolero no pueda presentar el registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
11. Cuando falte un rol actualizado de la tripulación o haya tripulantes que no conozcan sus obligaciones en caso de incendio o de abandono del buque.

⁽¹⁾ DO n° L 319 de 12. 12. 1994, p. 28.

ANEXO IV

PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE BUQUES

(según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 6)

1. Procedimientos de supervisión de buques [Resolución A.466 (XII) de la OMI], versión modificada.
2. Principios relativos a la dotación de seguridad [Resolución A.481 (XII) de la OMI] y los Anexos «Contenido del documento determinante de la dotación mínima de seguridad» (Anexo I) y «Directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación de seguridad» (Anexo II).
3. Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordes con el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 [Resolución A.542 (13) de la OMI].
4. Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordes con el Anexo II del Convenio MARPOL 73/78 [Resolución MEPC 26 (23) de la OMI].
5. Procedimientos para la supervisión de las condiciones operativas relacionadas con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación [Resolución A.742 (18) de la OMI].
6. Disposiciones del Código Marítimo Internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas.
7. «Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques» [publicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)].
8. Anexo I de las líneas directrices MA de París para inspectores.

ANEXO V

A. CATEGORÍA DE BUQUES SUJETOS A INSPECCIÓN AMPLIADA

(según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7)

1. Petroleros a los que falten cinco años o menos para la fecha de eliminación progresiva establecida en la regla 13 G, Anexo I del Convenio MARPOL 73/78.
 - los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 200 000 toneladas a los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que no cumplan con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del Anexo I de MARPOL 73/78, estarán sometidos a una inspección ampliada veinte años después de su fecha de entrega, como se indica en el Suplemento, formulario B del Certificado IOPP, o veinticinco años después de dicha fecha de los tanques laterales del buque o de los espacios de doble fondo no utilizados para el transporte de hidrocarburos que cumplen las prescripciones de la regla 13 G (4) de dicho Anexo, a menos que se haya reconstruido para cumplir la regla 13 F del mismo Anexo;
 - los petroleros mencionados que cumplan las prescripciones de los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del Anexo I de MARPOL 73/78 estarán sometidos a una inspección ampliada veinticinco años después de su fecha de entrega, como se indica en el Suplemento, formulario B, del Certificado IOPP a menos que cumpla la regla 13 F de dicho Anexo o hayan sido reconstruidos para cumplirla.
2. Graneleros de más de doce años de edad como se determina sobre la base de la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.
3. Buques de pasaje.
4. Buques cisterna para productos químicos y gases de más de diez años de edad como se determina sobre la base de la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.

B. DIRECTRICES NO OBLIGATORIAS PARA LA INSPECCIÓN AMPLIADA DE DETERMINADAS CATEGORÍAS DE BUQUES

(según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7)

En la medida en que sea aplicable, se considerarán parte de la inspección ampliada las operaciones que se indican a continuación. Los inspectores tendrán presente que puede ponerse en peligro la realización segura de determinadas operaciones a bordo, por ejemplo la carga, si se exige la realización de pruebas con un efecto directo sobre las mismas, durante dichas operaciones.

1. BUQUES EN GENERAL (todas las categorías de la sección A)
 - Corte de corriente y puesta en marcha del generador de emergencia;
 - Inspección del alumbrado de emergencia;
 - Funcionamiento de la bomba contra incendios de emergencia con dos mangueras conectadas al conducto principal;
 - Funcionamiento de las bombas de sentina;
 - Cierre de las puertas herméticas;
 - Descenso de un bote salvavidas lateral al agua;
 - Prueba del sistema de parada a distancia de emergencia de, por ejemplo, calderas, ventiladores y bombas de combustible;
 - Prueba del aparato de gobierno, incluido el auxiliar;
 - Inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio;
 - Inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.
2. PETROLEROS

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

 - Sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma instalado en cubierta;

- Equipo de extinción de incendios en general;
- Inspección de las válvulas cortafuego de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación;
- Control de la presión y contenido de oxígeno del gas inerte;
- Comprobación del certificado de reconocimiento, cf. Resolución A.744(18) de la OMI para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección.

3. GRANELEROS

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

- Posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta;
- Posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas;
- Posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales;
- Acceso a las bodegas de carga;
- Comprobación del certificado de reconocimiento, [véase la Resolución A.744(18) de la OMI, para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección].

4. BUQUES CISTERNA PARA PRODUCTOS QUÍMICOS Y GASES

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

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

5. BUQUES DE PASAJEROS

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

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

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

ANEXO VI

CRITERIOS PARA LA INMOVILIZACIÓN DE UN BUQUE

(tal como se contempla en el apartado 3 del artículo 9)

Introducción

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

En el punto 3 se incluyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la inmovilización del buque, cf. apartado 3 del artículo 9.

1. Criterios principales

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

Plazos:

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

Criterios:

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

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

2. Aplicación de los criterios principales

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

- 1) ¿Dispone el buque de la documentación exigida?
- 2) ¿Dispone el buque de la tripulación necesaria de acuerdo con el Documento relativo a la Dotación de Seguridad?

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

- 3) navegar en condiciones seguras durante el viaje;
- 4) gobernar, conducir y controlar con seguridad la situación del buque durante el viaje;
- 5) operar en la sala de máquinas en condiciones de seguridad durante el viaje;
- 6) mantener su propia capacidad de propulsión y dirección durante el viaje;
- 7) en caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque durante el viaje;
- 8) en caso de necesidad, abandonar el barco inmediatamente y en condiciones de seguridad, y efectuar las operaciones de rescate durante el viaje;
- 9) impedir la contaminación del medio ambiente durante el viaje;
- 10) mantener la estabilidad adecuada durante el viaje;
- 11) mantenerse suficientemente hermético durante el viaje;
- 12) en caso de necesidad, comunicarse en situaciones de emergencia durante el viaje;
- 13) proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud durante el viaje.

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

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

La falta de los certificados preceptivos exigidos por los instrumentos pertinentes. No obstante, los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean parte en un Convenio (instrumento pertinente) o que no hayan aplicado otro instrumento pertinente, no tienen derecho a llevar los certificados establecidos por el Convenio u otro instrumento pertinente. Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debería ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de «tratamiento no más favorable», se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.
 - 3.2. *Ámbitos regulados por el Convenio SOLAS* (las referencias figuran entre paréntesis)
 1. Avería o mal funcionamiento de la propulsión y otras máquinas esenciales, así como de las instalaciones eléctricas.
 2. Limpieza insuficiente de la sala de máquinas, cantidad excesiva de mezclas de agua oleosa en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de extracción de la sala de máquinas, mal funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.
 3. Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como de las luces, baterías y conmutadores.
 4. Mal funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.
 5. Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los equipos salvavidas individuales, del bote salvavidas y de los sistemas de arriado.
 6. Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permita la utilización para la que está previsto del sistema de detección de incendios, las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra los incendios, el sistema fijo de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, los cortafuegos, los dispositivos de cierre rápido.
 7. Ausencia, deterioro sustancial o mal funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de carga de cubierta de los petroleros.
 8. Ausencia, falta de conformidad o deterioro grave de las señales luminosas, visuales o sonoras.
 9. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones en situaciones de peligro.
 10. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación tomando en cuenta las disposiciones del Reglamento SOLAS v/12 (o).
 11. Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o toda otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, tomando en cuenta que las cartas electrónicas pueden utilizarse como sustituto de las físicas.
 12. Ausencia de ventilación de gases sin chispa para los cuartos de bombas de la carga (regla SOLAS II-2/59.3.1).
 - 3.3. *Ámbitos regulados por el Código IBC* (las referencias aparecen entre paréntesis)
 1. Transporte de sustancias no mencionadas en el Certificado de Aptitud o falta de información sobre la carga (16.2).
 2. Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos (8.2.3).
 3. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código (10.2.3).
 4. Fuentes de ignición en lugares peligrosos a los que se hace referencia en el punto 10.2 (11.3.15).

5. Infracciones de las exigencias especiales (15).
 6. Superación de la cantidad máxima autorizada por tanque (16.1).
 7. Insuficiente protección térmica de productos sensibles (16.6).
- 3.4. *Ámbitos regulados por el Código IGC (las referencias aparecen entre paréntesis)*
1. Transporte de sustancias no mencionadas en el Certificado de Aptitud o falta de información sobre la carga (18.1).
 2. Ausencia de cerraduras en los camarotes o espacios de servicio (3.2.6).
 3. Mamparo no estanco al gas (3.3.2).
 4. Exclusas de ventilación defectuosas (3.6).
 5. Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas (5.6).
 6. Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas (8.2).
 7. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código (10.2.4).
 8. Ventiladores en la zona de carga no operativos (12.1).
 9. Alarmas de presión para los tanques de carga no operativos (13.4.1).
 10. Instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa (13.6).
 11. Transporte de sustancias que deben inhibirse sin certificado válido de inhibidor (17/19).
- 3.5. *Ámbitos regulados por el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga*
1. Áreas importantes dañadas u oxidadas o erosión de las planchas y, como consecuencia, lastrado adicional de las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad o a la resistencia a coger cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que realizar reparaciones permanentes.
 2. Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
 3. La carencia de información suficiente y fiable, en la forma autorizada, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen seguro de estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque.
 4. Ausencia, deterioro sustancial o carácter defectuoso de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.
 5. Sobrecarga.
 6. Ausencia o imposibilidad de lectura de la marca de profundidad.
- 3.6. *Ámbitos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL (las referencias figuran entre paréntesis)*
1. Ausencia, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de filtrado del agua oleosa, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.
 2. Capacidad restante de decantación y/o tanque de cieno insuficiente para el viaje que se pretende realizar.
 3. Libro de registro de hidrocarburos no disponible [20 (5)].
 4. Tubería de derivación no autorizada instalada.
- 3.7. *Ámbitos regulados por el Anexo II del Convenio MARPOL (las referencias figuran entre paréntesis)*
1. Ausencia del Manual P&A.
 2. Carga sin clasificar [3 (4)].

3. Libro de registro de carga no disponible [9 (6)].
 4. Transporte de sustancias oleosas sin que se satisfagan las exigencias o sin un certificado debidamente enmendado (14).
 5. Tubería de derivación no autorizada instalada.
- 3.8. *Ámbitos regulados por el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar*
- Discrepancias en el número, la composición o la certificación de la tripulación con respecto al Documento relativo a la Dotación de Seguridad.
- 3.9. *Ámbitos regulados por los Convenios OIT*
1. Alimentos insuficientes para viajar hasta el puerto siguiente.
 2. Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.
 3. Excesiva falta de higiene a bordo.
 4. Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.
 5. Cantidad excesiva de basura, bloqueo por instalaciones o carga o cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.
- 3.10. *Ámbitos que pueden no ser susceptibles de detención, pero para las que, por ejemplo, habrán de suspenderse las operaciones de carga*
- El mal funcionamiento (o el mantenimiento defectuoso) del sistema de gas inerte, de los dispositivos o de la maquinaria de carga se considerarán razón suficiente para parar la operación de carga.
-

ANEXO VII

CRITERIOS MÍNIMOS PARA INSPECTORES

(según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 12)

1. El inspector debe estar autorizado por la autoridad competente del Estado miembro para efectuar el control del Estado del puerto.
2. Los inspectores deberán cumplir una de las dos series siguientes de requisitos:
 - a) — será necesario un mínimo de un año de servicio como inspector de un Estado de pabellón, encargado de la supervisión y certificación de acuerdo con los Convenios.
— estar en posesión de:
 - a) un título de habilitación como capitán, que capacite a dicha persona para ejercer el mando de un buque de arqueo bruto igual o superior a 1 600 toneladas, con arreglo al Convenio STCW, regla II/2.
 - b) un título de habilitación como maquinista naval jefe que le capacite para desempeñar dicha función a bordo de un buque cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 Kw, con arreglo al Convenio STCW, regla III/2.
 - c) o bien deberá haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial mecánico o ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo y haber trabajado como tal durante cinco años como mínimo.
— los inspectores mencionados en las letras a) y b) deberán haber trabajado durante un período mínimo de cinco años en el mar como oficiales en la sección de puente o en la sección de máquinas, respectivamente.
 - b) — tener una titulación universitaria adecuada o una formación equivalente, y
— haber recibido formación y titulación en una escuela de inspectores en seguridad de buques, y
— haber trabajado al menos dos años como inspector del Estado de pabellón ocupándose de reconocimiento y certificación con arreglo a los Convenios.
3. Capacidad de comunicación verbal y por escrito en la lengua más comúnmente hablada en el mar con los tripulantes.
4. Conocimientos adecuados de las disposiciones de los Convenios internacionales y de los procedimientos pertinentes sobre el control del Estado del puerto.
5. Se aceptará también a inspectores que no reúnan los criterios citados si en la fecha de adopción de la presente Directiva están al servicio de las autoridades competentes de un Estado miembro para el control del Estado del puerto.