

DIRECTIVA 98/42/CE DE LA COMISIÓN**de 19 de junio de 1998****por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)****(Texto pertinente a los fines del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la 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) ⁽¹⁾ modificada por la Directiva 98/25/CE ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 19,

Considerando que deben recogerse las enmiendas a los convenios, protocolos, códigos y resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) que han entrado en vigor, así como los cambios y consideraciones relacionados con el Memorándum de Acuerdo de París;

Considerando que, desde la adopción de la Directiva 95/21/CE, se han realizado nuevos esfuerzos para mejorar el sistema de selección; que conviene incorporar a la Directiva el sistema de factores de selección elaborado en el contexto del Memorándum de Acuerdo de París;

Considerando que procede rectificar la lista de certificados y documentos recogida en el anexo II de la Directiva 95/21/CE para recoger las modificaciones a la normativa internacional que han entrado en vigor;

Considerando que procede modificar la relación de «motivos fundados» para una inspección más detallada que figura en el anexo III de la mencionada Directiva, a la luz de la lista, más completa, establecida en la Resolución A.787(19) de la OMI;

Considerando que, de conformidad con el anexo IV de la mencionada Directiva, los procedimientos y directrices de control de buques que debe observar el inspector son los prescritos en las resoluciones A.466(XII), en su versión enmendada, A.542(13), MEPC.26(23) y A.742(18); que procede modificar el citado anexo IV por cuanto dichas resoluciones han sido derogadas por la Resolución A.787(19) de la OMI; que los procedimientos descritos en

la Resolución A.787(19) se han incorporado al anexo I, «Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto», del Memorándum de Acuerdo de París;

Considerando que, para decidir si un buque debe o no ser inmovilizado, el inspector ha de aplicar los criterios que se enumeran en el anexo VI de la citada Directiva; que no obstante sería inadecuado inmovilizar un buque por causa de daños que haya sufrido accidentalmente, siempre que cumplan determinadas condiciones;

Considerando que procede asimismo modificar el citado anexo VI conforme a lo dispuesto en la Resolución A.787(19) de la OMI, en particular por lo que respecta a los ámbitos de aplicación del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) de 1978;

Considerando que las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 97/34/CE de la Comisión ⁽⁴⁾,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 95/21/CE quedará modificada como sigue:

1) El apartado 2 del artículo 5 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Al seleccionar los buques para su inspección, la autoridad competente dará máxima prioridad a los referidos en la parte I del anexo I. Para determinar el orden de prioridad de la inspección de los demás buques enumerados en el anexo I, la autoridad competente utilizará el factor general de selección que se menciona en la parte II del anexo I.»

2) Los anexos I, II, III, IV y VI quedarán modificados con arreglo al anexo de la presente Directiva.

⁽¹⁾ DO L 157 de 7. 7. 1995, p. 1.

⁽²⁾ DO L 133 de 7. 5. 1998, p. 19.

⁽³⁾ DO L 247 de 5. 10. 1993, p. 19.

⁽⁴⁾ DO L 158 de 17. 6. 1997, p. 40.

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 30 de septiembre de 1998. 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. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de junio de 1998.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión

ANEXO

1. El anexo I se sustituirá por el texto siguiente:

«ANEXO I

BUQUES DE INSPECCIÓN PRIORITARIA

(con arreglo al apartado 2 del artículo 5)

I. Factores prevalentes

Con independencia del valor del factor de selección, se considerará prioritaria la inspección de los siguientes buques:

1. Buques en relación con los cuales el práctico o las autoridades portuarias hayan notificado deficiencias que puedan mermar la seguridad de la navegación (conforme a la Directiva 93/75/CEE y el artículo 13 de la presente Directiva).
2. Buques que incumplan lo dispuesto en la Directiva 93/75/CEE.
3. Buques que hayn sido objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro.
4. Buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia por parte del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en los aspectos de seguridad relacionados con el funcionamiento del buque, las condiciones de vida y trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro de que se trate considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias; la identidad de la persona que haya presentado un informe o denuncia no deberá revelarse en ningún caso al capitán ni al armador del buque.
5. Buques que:
 - se hayan visto envueltos en un abordaje, varada o encalladura cuando se dirigían al puerto,
 - hayan sido acusados de incumplir las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias o efluentes peligrosos,
 - hayan maniobrado de forma errática o insegura, sin aplicar las medidas de encaminamiento aprobadas por la OMI u otras prácticas de navegación seguras, o
 - se hayan utilizado con peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.
6. Buques que hayan sido suspendidos de su clase por motivos de seguridad en los seis meses precedentes.

II. Factor general de selección

Se considerará prioritaria la inspección de los buques indicados seguidamente.

- | | <i>Valor del factor de selección</i> |
|--|--------------------------------------|
| 1. Buques que arriban al puerto de un Estado miembro por primera vez o tras una ausencia de 12 meses como mínimo. En la aplicación de estos criterios, los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones realizadas por otros signatarios del MA. A falta de los datos necesarios para este fin, los Estados miembros utilizarán los datos Sirenac disponibles e inspeccionarán los buques no registrados en Sirenac tras la entrada en vigor de la base de datos el 1 de enero de 1993. | + 20 |
| 2. Buques no inspeccionados por ningún Estado miembro en los 6 meses anteriores. | + 10 |

	<i>Valor del factor de selección</i>
3. Buques cuyos certificados obligatorios de construcción y equipo cursados en virtud de los convenios, y cuyos certificados de clasificación, hayan sido expedidos por una organización que no esté reconocida con arreglo a 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).	+ 5
4. Buques abanderados en un Estado que figura con inmovilizaciones y demoras superiores a la media en el cuadro de medias trienales publicado en el informe anual del MA.	
— 0 - 3 % superior a la media	+ 3
— 3,1 - 6 % superior a la media	+ 4
— más del 6 % superior a la media	+ 5
5. Buques que han sido autorizados a abandonar el puerto de un Estado miembro bajo determinadas condiciones:	
a) por cada deficiencia que hubo de rectificarse antes de la partida,	+ 1
b) por cada deficiencia que haya de rectificarse en el próximo puerto,	+ 1
c) por cada dos deficiencias que hayan de rectificarse en 14 días,	+ 1
d) por cada dos deficiencias para las que se hayan especificado otras condiciones,	+ 1
e) si se han tomado medidas en el buque y rectificado todas las deficiencias.	- 2
6. Buques en los que, con ocasión de una inspección anterior, se han registrado deficiencias, en función del número de estas últimas:	
0,	-15
1 a 5,	0
6 a 10,	+ 5
11 a 20,	+10
más de 20.	+15
7. Buques que han sido inmovilizados en un puerto anterior.	+15
8. Buques que enarbolan el pabellón de un país que no ha ratificado todos los convenios internacionales pertinentes a que se hace referencia en el artículo 2 de la presente Directiva.	+ 1
9. Buques que enarbolan el pabellón de un país con una ratio de deficiencias por encima de la media.	+ 1
10. Buques con deficiencias relacionadas con la clase por encima de la media.	+ 1
11. Buques pertenecientes a una categoría para la que se ha decidido una inspección ampliada (conforme al artículo 7 de la presente Directiva).	+ 5
12. Otros buques:	
— de entre 13 y 20 años de edad,	+ 1
— de entre 21 y 24 años de edad,	+ 1
— de más de 25 años de edad.	+ 3

(¹) DO L 139 de 12. 12. 1994, p. 28.

Factor de selección es el valor numérico asignado a un buque concreto conforme a lo dispuesto en el presente anexo y que figura en el sistema de información Sirenac.

Para determinar el orden de prioridad de los buques enumerados anteriormente, la autoridad competente tendrá en cuenta el orden indicado por el factor general de selección. Cuanto más elevado resulte este último, más alta será la prioridad. El factor de selección general es la suma de los valores de los factores de selección enumerados. Los puntos 5, 6 y 7 sólo se aplicarán a las inspecciones realizadas en los últimos 12 meses. El factor general de selección no podrá ser inferior a la suma de los puntos 4, 8, 9, 10, 11 y 12.»

2. El anexo II quedará modificado como sigue:

1. El punto 13 se sustituirá por el texto siguiente:

«13. Copia del documento de cumplimiento y del certificado de gestión de la seguridad expedidos conforme al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (SOLAS, Capítulo IX).»

2. A continuación del punto 14 se insertan los puntos siguientes:

«15. Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas.

16. Certificado de seguridad para nave de gran velocidad y permiso de utilización para nave de gran velocidad.

17. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.

18. Diario del buque en el que se hayan registrado los ensayos y ejercicios, y libro de registro de la inspección y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento.

19. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.

20. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.

21. En el caso de petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.

22. Cuadro de obligaciones, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.

23. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

24. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros).

25. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto.

26. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.

27. Documento de autorización para transporte de grano.

28. Manual de sujeción de la carga.»

3. El anexo III se sustituirá por el texto siguiente:

«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. Buques definidos en la parte I y en los párrafos II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 y II-11 de la parte II, del anexo I.
2. No se ha llevado adecuadamente el libro registro de hidrocarburos.
3. Se han observado inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación [véanse la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 6].

4. Existen indicios de que los miembros de la tripulación no pueden cumplir lo dispuesto en el 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⁾.
 5. Hay pruebas de que las operaciones de carga y otras no se llevan a cabo de manera segura o de acuerdo con las orientaciones de la OMI, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga está por encima del nivel máximo prescrito.
 6. El capitán de un petrolero no pueden presentar el registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
 7. No existe un cuadro de obligaciones actualizado de la tripulación o hay tripulantes que no conocen sus obligaciones en caso de incendio o abandono del buque.
 8. Se ha emitido una falsa alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación.
 9. No se encuentran a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los convenios.
 10. Las condiciones a bordo resultan excesivamente insalubres.
 11. De la impresión general o las observaciones del inspector se desprenden indicios de que existen deterioros o deficiencias graves en el casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque.
 12. Hay información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad del buque o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado.
4. El anexo IV se sustituirá por el texto siguiente:

«ANEXO IV

PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE BUQUES

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

1. 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 1) y "Directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación de seguridad" (anexo 2).
 2. Disposiciones del Código marítimo internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas.
 3. "Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques" [publicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)].
 4. Anexo I "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto" del MA de París.
5. El anexo VI quedará modificado como sigue:
1. Se añadirá a la introducción el texto siguiente:

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

1. se hayan cumplido debidamente las prescripciones de la regla I/11(c) del SOLAS con respecto a la notificación a la administración del Estado de abanderamiento y al inspector designado de la organización reconocida responsable de la expedición del pertinente certificado;
2. antes de llegar a puerto, el capitán o el armador hayan comunicado a las autoridades de control del Estado rector del puerto los pormenores del accidente y las averías sufridas, y les hayan facilitado información sobre la obligatoria notificación a la administración del Estado de abanderamiento;

⁽¹⁾ DO L 319 de 12. 12. 1994, p. 28.

3. el buque haya tomado las medidas correctoras adecuadas, a satisfacción de la autoridad; y
 4. la autoridad, tras haber sido informada de que se han ultimado las medidas correctoras, garantice que se han subsanado las deficiencias claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente.».
2. En el párrafo 3 se añadirá el texto siguiente:

«Sin embargo, las deficiencias que pueden motivar la inmovilización correspondientes al ámbito regulado por el Convenio SCTW 78 enumeradas en el punto 3.8 constituyen el único fundamento para la inmovilización en virtud de este Convenio.».
 3. En el párrafo 3.2 se añadirá el texto siguiente:
 - «13. Graves deficiencias de las prescripciones operacionales, como se describe en la sección 5.5 del anexo I del MA.
 14. El tamaño, la composición o la titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.».
 4. El párrafo 3.8 se sustituirá por el texto siguiente:
 - «1. La gente de mar no está en posesión de un título, no tiene el título pertinente, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo.
 2. Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración del Estado de abanderamiento sobre la dotación de seguridad.
 3. Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas respecto del buque por la administración del Estado de abanderamiento.
 4. Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.
 5. No acreditación de la capacitación profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la gente de mar en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.
 6. Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo no se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.».
-