

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

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

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(3)</sup>,

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

Considerando lo siguiente:

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

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

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

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

<sup>(2)</sup> DO C 14 de 16.1.2001, p. 22.

<sup>(3)</sup> DO C 22 de 24.1.2001, p. 19.

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

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

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

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

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

1) El título se sustituirá por el título siguiente:

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

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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

«1. Convenios:

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

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

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

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

«Artículo 4

#### **Organismo de inspección**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Artículo 7

#### **Inspección ampliada obligatoria de determinados buques**

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

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

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

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

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

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

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

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

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 bis

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

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

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

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

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

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

7) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 7 ter

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

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

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

bien

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

o bien

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

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

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

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

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

«Artículo 8

**Informe de la inspección para el capitán**

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

9) En el artículo 9:

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más

tardar el 22 de julio de 2003. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

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

#### Artículo 3

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

#### Artículo 4

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

#### Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de diciembre de 2001.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

N. FONTAINE

Por el Consejo

El Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK

## ANEXO I

## «II. Factor general de selección

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente:

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

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

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

---

## ANEXO II

## «ANEXO V

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

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

## 2. BUQUES CISTERNA PARA PRODUCTOS QUÍMICOS Y GASES

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

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

## 3. GRANELEROS

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

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

## 4. PETROLEROS

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

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

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

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

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

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

---

## ANEXO III

El anexo VIII se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO VIII

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

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

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

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

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

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

## ANEXO IV

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

«ANEXO IX

**Informe de inspección elaborado en aplicación del artículo 8**

El informe de inspección incluirá como mínimo los siguientes elementos:

*I. Información general*

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

*II. Información relativa a la inspección*

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

*III. Información suplementaria en caso de inmovilizaciones*

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

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

## ANEXO X

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Los Estados miembros:

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

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

## ANEXO XI

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

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

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

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

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

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

2. Para levantar la orden de prohibición del acceso, el propietario o armador dirigirá una petición formal a la autoridad competente del Estado miembro que haya impuesto la prohibición de acceso. Esta petición deberá ir acompañada de un certificado de la administración del Estado del pabellón de que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los convenios internacionales. La petición de levantamiento de la prohibición de acceso también deberá ir acompañada, si procede, de un certificado de la sociedad de clasificación en que esté registrado el buque en el que se muestre que el buque es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad.
3. La orden de prohibición de acceso sólo podrá levantarse tras una nueva inspección del buque, en el puerto acordado por los inspectores de la autoridad competente del Estado miembro que haya impuesto la prohibición de acceso, siempre que se demuestre satisfactoriamente a ese Estado miembro que el buque cumple plenamente los requisitos aplicables de los convenios internacionales.  
  
Cuando el puerto acordado se encuentre en la Comunidad, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de destino podrá autorizar al buque, con el acuerdo de la autoridad competente del Estado miembro que haya impuesto la prohibición de acceso, a navegar hasta ese puerto, únicamente a efectos de comprobar que el buque satisface los requisitos contemplados en el punto 2.  
  
La nueva inspección consistirá en una inspección ampliada que deberá incluir, como mínimo, los puntos correspondientes de la sección C del anexo V.  
  
Todos los costes de esta inspección ampliada serán sufragados por el propietario o por el armador.
4. Si los resultados de la inspección ampliada satisfacen al Estado miembro con arreglo al punto 2, se levantará la prohibición del acceso. Se informará de ello por escrito al propietario o al armador del buque.  
  
La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado del pabellón, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, la Comisión Europea, al Centro Administrativo de Asuntos Marítimos y a la Secretaría del Memorando de Acuerdo.
5. La información sobre los buques a los que se haya prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad estará disponible en el sistema SIRENAC y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 y en el anexo VIII.

#### ANEXO XII

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

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

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

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

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