

REGLAMENTO (UE) Nº 802/2010 DE LA COMISIÓN**de 13 de septiembre de 2010****por el que se aplican las disposiciones del artículo 10, apartado 3, y del artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al historial de las compañías****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10, apartado 3, y su artículo 27,

Considerando lo siguiente:

- (1) El historial de una compañía es uno de los parámetros genéricos que determinan el perfil de riesgo de un buque.
- (2) A fin de establecer el historial de las compañías a tenor de la Directiva 2009/16/CE, es necesario que, al inspeccionar un buque, los inspectores anoten, cuando proceda, el número OMI asignado a la compañía.
- (3) Al objeto de evaluar el historial de una compañía, deben tomarse en consideración los índices de deficiencias e inmovilizaciones de todos los buques de la flota de la compañía que hayan sido objeto de una inspección en la Unión y en la región cubierta por el Memorando de acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto (en lo sucesivo, «el MA de París»).
- (4) Es preciso basarse en la experiencia adquirida merced a la aplicación del MA de París a la hora de elaborar el método de evaluación del historial de una compañía.
- (5) La Comisión debe confiar a la Agencia Europea de Seguridad Marítima creada por el Reglamento (CE) nº 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ la publicación en un sitio web público de las compañías cuyo historial sea malo o muy malo.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1***Identificación de las compañías**

Los Estados miembros velarán por que las compañías, a tenor de su definición en el artículo 1, apartado 18, de la Directiva

⁽¹⁾ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.⁽²⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2009/16/CE estén identificadas mediante el número OMI cuando los buques deban cumplir las disposiciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) contemplado en el capítulo IX del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS).

*Artículo 2***Método de evaluación del historial de las compañías**

1. A fin de evaluar el historial de las compañías contemplado en la parte I.1, letra e), incisos i) y ii), del anexo de la Directiva 2009/16/CE, se utilizarán los criterios que se establecen en el anexo del presente Reglamento.
2. El historial de las compañías se actualizará diariamente y se calculará sobre la base de los 36 meses más precedentes a la evaluación. A tal efecto, el cálculo se efectuará sobre la base de los datos que se hayan recogido a partir del 17 de junio de 2009. En caso de que hayan transcurrido menos de 36 meses desde el 17 de junio de 2009, el cálculo se efectuará sobre la base de los datos disponibles.
3. Las compañías se clasificarán según su historial en: historial muy malo, malo, normal o satisfactorio, a tenor de la lista del punto 3 del anexo.

*Artículo 3***Publicación de la lista de las compañías con historiales malos o muy malos**

1. La Comisión contará con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) con miras a la publicación periódica en un sitio web público de información sobre las empresas cuyos historiales sean malos o muy malos de conformidad con el artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE.
2. La AESM publicará y actualizará diariamente en su sitio web público la siguiente información:
 - a) la lista de las compañías cuyo historial de los 36 meses anteriores haya sido muy malo durante un período de al menos tres meses seguidos;
 - b) la lista de las compañías cuyo historial de los 36 meses anteriores haya sido malo o muy malo durante un período de al menos tres meses seguidos;
 - c) la lista de las compañías cuyo historial de los 36 meses anteriores haya sido malo durante un período de al menos seis meses seguidos.

*Artículo 4***Entrada en vigor**

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

Se aplicará a partir del 1 de enero de 2011.

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

Hecho en Bruselas, el 13 de septiembre de 2010.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

CRITERIO DE HISTORIAL DE LA COMPAÑÍA

(contemplado en el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE)

1. Índice de inmovilizaciones de una empresa

El índice de inmovilizaciones es la relación entre el número de inmovilizaciones de todos los buques de la flota de una compañía y el número de inspecciones de todos los buques de la flota de la compañía en los 36 meses precedentes, comparada con la relación media de inmovilizaciones de todos los buques inspeccionados en la región del MA de París a lo largo de los 36 meses precedentes.

El índice de inmovilizaciones estará en la media si se sitúa en un margen porcentual de dos por encima o por debajo del porcentaje medio de inmovilizaciones de la región del MA de París durante los 36 meses precedentes.

El índice de inmovilizaciones estará por encima de la media si está más de un 2 % por encima del porcentaje medio de inmovilizaciones de la región del MA de París durante los 36 meses precedentes.

El índice de inmovilizaciones estará por debajo de la media si está más de un 2 % por debajo del porcentaje medio de inmovilizaciones de la región del MA de París durante los 36 meses precedentes.

El índice de inmovilizaciones de una compañía se considerará que está por encima de la media, independientemente de todos los demás resultados de las inspecciones, cuando en los 36 meses precedentes se haya dirigido a alguno de los buques de la flota una notificación de denegación de acceso con arreglo a la Directiva 2009/16/CE.

2. Índice de deficiencias de una empresa

El índice de deficiencias es la relación entre la puntuación total correspondiente a todas las deficiencias de todos los buques de la flota de una compañía y el número de inspecciones de todos los buques de la flota de la compañía en los 36 meses precedentes, comparada con la relación media de deficiencias de todos los buques inspeccionados en la región del MA de París a lo largo de los últimos tres años civiles.

A efectos del párrafo primero, las deficiencias relacionadas con el Código IGS se ponderarán con cinco puntos y las demás con un punto. La relación media de deficiencias de la región del MA de París se ponderará atendiendo a la incidencia media por inspección de deficiencias relacionadas y cualquier otra deficiencia de inspección relacionada con el código IGS.

El índice de deficiencias estará en la media, si se sitúa dentro del margen de dos puntos porcentuales por encima o por debajo de la media ponderada de deficiencias de la región del MA de París.

El índice de deficiencias estará por encima de la media en función de si la relación está más de un 2 % por encima de la media ponderada de deficiencias de la región del MA de París.

El índice de deficiencias estará por debajo de la media en función de si la relación está más de un 2 % por debajo de la media ponderada de deficiencias de la región del MA de París.

3. Matriz del historial de una compañía

El historial de una compañía se clasificará de la siguiente manera:

Índice de inmovilizaciones	Índice de deficiencias	Historial de la compañía
Por encima de la media	Por encima de la media	Muy malo
Por encima de la media	En la media	Malo
Por encima de la media	Por debajo de la media	
En la media	Por encima de la media	
Por debajo de la media	Por encima de la media	

Índice de inmovilizaciones	Índice de deficiencias	Historial de la compañía
En la media	En la media	Normal
En la media	Por debajo de la media	
Por debajo de la media	En la media	
Por debajo de la media	Por debajo de la media	Satisfactorio

No obstante, si la flota de la compañía no ha sido objeto de inspecciones o no necesita contar con un número OMI, se considerará que se encuentra en el nivel de historial normal.
