II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta modificada de Directiva 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 y naveguen en aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros (1)

(94/C 347/14)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

COM(94) 501 final — 94/0068(SYN)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 189 A del Tratado CE el 15 de noviembre de 1994)

(1) DO nº C 107 de 15. 4. 1994, p. 14.

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
Artículo 2	
(Definiciones)	
A los efectos de la presente Directiva y sus Anexos regirán las siguientes definiciones:	A los efectos de la presente Directiva y sus Anexos regirán las siguientes definiciones:
— «Convenios»: el Convenio internacional sobre líneas de carga (1966), el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (1974), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973) y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (1978), el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (1972), el Convenio internacional sobre arqueo de buques (1969) y el Convenio sobre normas mínimas en 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.	1) «Convenios»: el Convenio internacional sobre líneas de carga (1966), el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (1974), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973) y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (1978), el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (1972), el Convenio internacional sobre arqueo de buques (1969) y el Convenio sobre normas mínimas en 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.
— «MOU»: el Memorando de entendimiento 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.	2) «MOU»: Memorando de entendimiento 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.

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
— «Buque»: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los convenios y que lleve bandera distinta de la del Estado rector del puerto.	3) «Buque»: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los convenios y que lleve bandera distinta de la del Estado rector del puerto.
	4) «Inspector»: funcionario debidamente autorizado por la autoridad competente de un Estado miembro.
— «Inspección»: visita a bordo del barco para controlar tanto la validez de los certificados y otros documentos como las condiciones del buque, el equipo y la tripulación.	5) «Inspección»: visita a bordo del barco para controlar tanto la validez de los certificados y otros documentos como las condiciones del buque, el equipo y la tripulación y sus condiciones de vida y de trabajo.
— «Inspección más detallada»: toda inspección en la que el buque, su equipamiento y la tripulación en su conjunto o, si procede, determinadas partes de éstos se someten a una inspección a fondo, cuando se den las circunstancias especificadas en el apartado 3 del artículo 6, en lo que se refiere a la construcción del buque, el equipamiento, la dotación de personal y el cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.	6) «Inspección más detallada»: toda inspección en la que el buque, su equipamiento y la tripulación en su conjunto o, si procede, determinadas partes de éstos se someten a una inspección a fondo, cuando se den las circunstancias especificadas en el apartado 3 del artículo 6, en lo que se refiere a la construcción del buque, el equipamiento, la dotación de personal y sus condiciones de vida y de trabajo y el cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.
— «Control reforzado»: inspección en los casos especificados en el artículo 7.	7) «Control reforzado»: inspección en los casos especificados en el artículo 7.
— «Régimen especial de inspección»: el sistema de inspección mencionado en el apartado 4 del artículo 5, que será de extensión limitada y se realizará con poca frecuencia.	Suprimido
— «Inmovilización»: la prohibición oficial de que un barco se haga a la mar o continúe realizando una operación determinada debido a la constatación de que existen deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen que el buque no sea navegable, o que la operación en cuestión sea peligrosa, independientemente del tiempo que el buque permanezca en el puerto.	8) «Inmovilización»: la prohibición oficial de que un barco se haga a la mar o continúe realizando una operación determinada debido a la constatación de que existen deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen que el buque no sea navegable, o que la operación en cuestión sea peligrosa, independientemente del tiempo que el buque permanezca en el puerto.
— «Inspector»: funcionario debidamente autorizado por la autoridad competente de un Estado miembro.	
	Apartado 5 del artículo 3 (nuevo)
	5. Los Estados miembros proveerán a la Comisión con toda la informacion necesaria para establecer prioridades y prácticas que permitan precisar mejor los tipos de buques más expuestos a presentar deficiencias. Cualquier modificación consiguiente del artículo 5 se hará ateniéndose a lo dispuesto en el artículo 17.

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
Artículo 5	
(Compromisos de inspección)	
4. Con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 19, la Comisión adoptará las disposiciones aplicables a las diversas categorías de buques y las condiciones en las cuales los Estados miembros aplicarán el régimen especial de inspección a estas categorías de buques. No se aplicará el régimen especial de inspección cuando existan motivos fundados según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6.	Suprimido
	Apartado 3 *bis* del artículo 7
	(nuevo)
	3 *bis.* En el caso de los buques de pasajeros que circulan regularmente entre puertos de los Estados miembros, el control reforzado lo efectuará la autoridad competente de uno de los Estados miembros.
Artículo 8	
(Informe de la inspección para el capitán)	
Una vez terminada la inspección, la inspección detallada o el control reforzado, el inspector entregará al capitán del buque un documento según el modelo del Anexo 3 del MOU, en el que se hagan constar los resultados de la inspección y las decisiones que haya tomado el inspector, así como cualquier medida correctiva que deba tomar el capitán o el armador.	1. Una vez terminada la inspección, la inspección detallada o el control reforzado, el inspector entregará al capitán del buque un documento según el modelo del Anexo 3 del MOU, en el que se hagan constar los resultados de la inspección y las decisiones que haya tomado el inspector, así como cualquier medida correctiva que deba tomar el capitán o el armador. 1 *bis.* Cuando existan deficiencias que den lugar a la inmovilización del buque, el informe para el capitán conforme al apartado 1 hará alusión a la futura publicación de la inmovilización de acuerdo con las disposiciones de la presente Directiva.
	Apartados 4, 4 *bis* y 4 *ter* del artículo 9
	(nuevo)
4. En caso de que las inspecciones mencionadas en los artículos 6 y 7 den lugar a una intervención del tipo que sea, el inspector que efectúe la inspección actuará de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento 19, en las letras d) a f) del capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974.	4. En caso de que las inspecciones mencionadas en los artículos 6 y 7 den lugar a la inmovilización, la autoridad competente informará inmediatamente y por escrito a la administración del Estado bajo cuyo pabellón navegue el buque o al cónsul o, en su ausencia, a la representación diplomática más próxima de dicho Estado, sobre las circunstancias que hayan obligado a efectuar tal intervención. Se informará, además, al inspector o a la organización reconocida que sea responsable de la clasificación de dicho buque. 4 *bis.* Las disposiciones de esta Directiva no afectan a los requisitos complementarios establecidos por los Convenios relativos a los procedimientos de información y redacción de informes en relación con el control estatal de los puertos.

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
	4 *ter.* En aplicación del control portuario estatal de acuerdo con la presente Directiva, se harán todos los esfuerzos posibles para evitar la inmovilización indebida o el retraso excesivo en la zarpa de los buques. Si se produjere una inmovilización indebida o un retraso excesivo en la zarpa de un buque, se pagará una indemnización por las pérdidas o daños sufridos.
	Artículo 9 bis (nuevo) **(Recursos)**
	1. El propietario o el explotador de un buque o su representante en el Estado miembro correspondiente podrá recurrir contra la decisión adoptada por la autoridad competente o por su inspector de inmovilizar un buque o prohibir la operación del buque.
	2. De acuerdo con su legislación, los Estados miembros establecerán y aplicarán los procedimientos de recurso necesarios a tal fin.
	3. La autoridad competente informará adecuadamente al capitán del buque sobre la vía de recurso conforme al apartado 1.
Apartados 1, 5 y 6 del artículo 10 **(Seguimiento de las inspecciones e inmovilizaciones)**	
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 a un astillero situado en la Comunidad, que podrá elegir el capitán, siempre y cuando se cumplan las condiciones impuestas por la autoridad competente del Estado miembro. Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin poner en peligro la seguridad ni la salud de los pasajeros o la tripulación, ni poner en peligro a otros buques, y sin que suponga una amenaza apreciable para el medio ambiente marino.	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 que el buque se dirija al astillero más próximo y adecuado, designado por el capitán y la autoridad correspondiente, siempre y cuando las condiciones hayan sido establecidas por la autoridad competente del Estado de abanderamiento y aprobadas por el Estado miembro correspondiente. Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin poner en peligro la seguridad ni la salud de los pasajeros o la tripulación, ni poner en peligro a otros buques, y sin que suponga una amenaza apreciable para el medio ambiente marino.
5. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el 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.	5. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el 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.
No obstante lo dispuesto en el apartado 4, podrá permitirse el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, siempre y cuando el capitán o el armador del buque haya tomado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro, las medidas adecuadas para garantizar la entrada en el puerto con toda seguridad, y con la condición de que se haya establecido una garantía financiera apropiada.	6. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, podrá permitirse el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, siempre y cuando el capitán o el armador del buque haya tomado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro, las medidas adecuadas para garantizar la entrada en el puerto con toda seguridad, y con la condición de que se haya establecido una garantía financiera apropiada.

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
	Artículo 11
	(Perfil profesional de los inspectores)
1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de cualificación indicados en el Anexo VII.	1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de cualificación indicados en el Anexo VII.
	1 *bis.* En caso de que el inspector no cuente con los conocimientos específicos necesarios para determinados ámbitos técnicos, podrá servirse de la inspección específica realizada por un inspector de una organización reconocida según la Directiva sobre normas y reglas comunes para la inspección de buques y para las organizaciones de inspección.
2. Los inspectores que lleven a cabo el control portuario no deberán tener intereses comerciales directos en los puertos ni en los barcos en los que se efectúen inspecciones de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.	2. Los inspectores que lleven a cabo el control portuario no deberán tener intereses comerciales directos en los puertos ni en los barcos en los que se efectúen inspecciones de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.
	2 *bis.* Los inspectores estarán provistos de un poder individual en forma de un documento de identificación, expedido por la autoridad competente de acuerdo con la legislación nacional, el cual los facultará para inspeccionar los buques.
	De acuerdo con el procedimiento contemplado en el artículo 17, se creará un formulario comunitario.
Artículo 14	
(Publicación de las inmovilizaciones)	
Las autoridades competentes harán público trimestralmente el número de inmovilizaciones que hayan llevado a cabo durante el trimestre anterior. En la publicación se hará constar el nombre del buque, el número de la OMI, el Estado de abanderamiento, el armador y la sociedad de clasificación, tanto si ésta hubiese expedido los certificados preceptivos en nombre del Estado de abanderamiento como si no, y, en su caso, cualquier otra parte que haya expedido algún certificado al buque en nombre del Estado de abanderamiento con arreglo a los Convenios.	Las autoridades competentes harán públicos trimestralmente los nombres de los buques que hayan inmovilizado durante el trimestre anterior y los nombres de los buques que hayan inmovilizado más de una vez en los últimos 24 meses. En la publicación se hará constar: — el nombre del buque, — el número de la OMI, — el Estado de abanderamiento, — el armador, — la sociedad de clasificación y, en su caso, cualquier otra parte que haya expedido algún certificado al buque en nombre del Estado de abanderamiento con arreglo a los Convenios, siempre y cuando sea relevante: — el motivo de la inmovilización y — el puerto y la fecha de la inmovilización.
Artículo 15	
(Tasa de reinspección)	
1. El armador o el explotador de un buque que haya sido inspeccionado con arreglo a la presente Directiva y en el que se hayan constatado deficiencias que hayan justificado la inmovilización deberá pagar una tasa. El importe total de esta tasa cubrirá, sin rebasarlo, el coste total, durante cualquier período normal de contabilización, de las inspecciones efectuadas después de que se haya comunicado oficialmente la inmovilización.	1. Cuando la inspección con arreglo a los artículos 6 y 7 confirme o ponga de manifiesto deficiencias en relación con los requisitos de un Convenio que justifiquen la inmovilización de un buque, el coste total, durante cualquier período normal de contabilización, de la inspección efectuada correrá a cargo del armador o del explotador o de su representante en el Estado en que esté situado el puerto.

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
2. Todos los costes de las inspecciones efectuadas por la autoridad competente de un Estado miembro en virtud del apartado 4 del artículo 10 correrán a cargo del armador o el explotador del buque.	2. Todos los costes de las inspecciones efectuadas por la autoridad competente de un Estado miembro en virtud del apartado 4 del artículo 10 correrán a cargo del armador o el explotador del buque.
	3. No se levantará la inmovilización hasta que no se hayan pagado por completo los gastos o se haya presentado una garantía financiera suficiente.
Artículo 17	
(Comité consultivo)	
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 el artículo 19.	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 18	
(Procedimiento de modificación)	
La Comisión, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 19 podrá:	Con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 17, podrá modificarse esta Directiva:
a) modificar lo dispuesto en el artículo 5 sobre obligaciones de inspección de los Estados miembros, a partir de la experiencia de la aplicación de la Directiva y de la evolución del MOU;	a) para adaptar las obligaciones de inspección y publicación de los Estados miembros con arreglo a lo dispuesto en los artículos 5, 6, 7 y 14, a partir de la experiencia de la aplicación de la Directiva y de la evolución del MOU;
b) modificar los Anexos para incorporar las enmiendas que se introduzcan en los Convenios, protocolos, códigos y resoluciones de las organizaciones internacionales pertinentes y del MOU.	b) para adaptar los Anexos e incorporar las enmiendas que se introduzcan en los Convenios, protocolos, códigos y resoluciones de las organizaciones internacionales pertinentes y del MOU.
Artículo 19	
(Procedimiento del Comité)	
1. El representante de la Comisión someterá al Comité al que se hace referencia en el artículo 17, un proyecto de las medidas que deban adoptarse.	Suprimido
2. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso, a una votación.	Suprimido
3. El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta.	Suprimido
4. La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité. Informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.	Suprimido

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
ANEXO I	
Lista de buques que deben inspeccionarse prioritariamente según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5	
[Puntos 1 y 8 *bis* (nuevo)]	
	El orden en que se exponen los criterios no significa ningún rango de prioridad.
1. Los buques que hagan escala por primera vez en el puerto de un Estado miembro. Al aplicar este criterio los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del MOU. Cuando se carezca de información adecuada para dar cumplimiento a esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos del SIRENAC E, a partir de su entrada en funcionamiento el 1 de enero de 1993, e inspeccionarán los buques que no estén registrados en esta base de datos.	1. Los buques que hagan escala por primera vez, o después de una ausencia de doce meses o más, en el puerto de un Estado miembro. Al aplicar este criterio los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del MOU. Cuando se carezca de información adecuada para dar cumplimiento a esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos del SIRENAC E, a partir de su entrada en funcionamiento el 1 de enero de 1993, e inspeccionarán los buques que no estén registrados en esta base de datos.
	8 *bis*. Los buques que transporten productos químicos.
ANEXO III	
Introducción y apartados 1 (nuevo) y 3	
(Lista no exhaustiva)	
A continuación se dan algunos ejemplos de lo que se considera «motivo fundado» para llevar a cabo una inspección más detallada según lo indicado en el apartado 3 del artículo 6.	Lista de los ejemplos de lo que se considera «motivo fundado» para llevar a cabo una inspección más detallada según lo indicado en el apartado 3 del artículo 6 (lista no exhaustiva).
	1. Buques con arreglo al apartado I, con las excepciones de los apartados 1 y 8 *bis*.
1. Un informe o notificación de otro Estado miembro.	2. Un informe o notificación de otro Estado miembro.
2. Un informe o reclamación por parte del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier otra persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad de explotación del buque, en las condiciones de vida o de trabajo a bordo o en la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro juzgue que el informe o la reclamación carecen manifiestamente de fundamento.	3. Un informe o reclamación por parte del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier otra persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad de explotación del buque, en las condiciones de vida o de trabajo a bordo o en la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro juzgue que el informe o la reclamación carecen manifiestamente de fundamento. La identidad de la persona que haya presentado el informe o la reclamación no podrá darse a conocer al capitán o al armador del buque.
ANEXO VII	
Criterios mínimos para inspectores con arreglo al apartado 1 del artículo 11	
1. El inspector tiene que estar autorizado por la autoridad competente del Estado miembro a efectuar el control a cargo del Estado de abanderamiento.	1. El inspector tiene que estar autorizado por la autoridad competente del Estado miembro a efectuar el control portuario.

PROPUESTA INICIAL	PROPUESTA MODIFICADA
2. Será necesario un mínimo de dos años de servicio como inspector del Estado de abanderamiento.	2. Será necesario:
	A) — tener un mínimo de un año de servicio como inspector del Estado de abanderamiento, habiendo trabajado en inspección y certificación con arreglo a los Convenios;
3. Tendrá que estar en posesión de una autorización para detener buques con arreglo a la legislación nacional correspondiente.	Suprimido
4. Asimismo, deberá estar en posesión de:	— estar en posesión de:
a) título de capitán, con arreglo al STCW, Reg. II/2, o	a) un título de capitán que le autorice a estar al mando de un buque de 1 600 TB o más, con arreglo al STCW, Reg. II/2, o
b) título de jefe de máquinas, con arreglo al STCW, Reg. III/2, o	b) un título de jefe de máquinas que le autorice a desempeñar dicha función a bordo de un buque cuya instalación principal de fuerza motriz tenga una potencia igual o superior a 3 000 Kw, con arreglo al STCW, Reg. III/2, o
c) título de radiotelegrafista, con arreglo al STCW, Reg. IV/1,	Suprimido
d) o bien deberá haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial especialista en mecánica o ingeniero en algún campo relacionado con el sector marítimo, y haber trabajado como tal durante, como mínimo, 5 años.	c) haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial especialista en mecánica o ingeniero en algún campo relacionado con el sector marítimo, y haber trabajado como tal durante, como mínimo, cinco años;
5. Los inspectores mencionados en el punto 4 letras a) a c) tienen que haber ocupado el puesto de Primer Oficial, Segundo Maquinista (en algunos países denominado Primer Maquinista) o Radiotelegrafista al menos durante 2 años.	— los inspectores mencionados en las letras a) y b) tienen que haber navegado, al menos, durante cinco años como oficiales de puente o de máquinas respectivamente;
	B) — estar en posesión de un título universitario o tener una formación equivalente,
	— haber recibido formación en una escuela de inspectores especialistas en seguridad de buques y estar en posesión de la titulación correspondiente, y
	— haber trabajado, al menos, dos años como inspector del Estado de abanderamiento en tareas de inspección y certificación con arreglo a los Convenios.
6. Capacidad de comunicarse verbalmente y por escrito en lengua inglesa.	3. Capacidad de comunicarse verbalmente y por escrito con otros marinos en la lengua más utilizada en la navegación.
	4. Conocimientos adecuados de las disposiciones de los convenios internacionales, así como de los procedimientos correspondientes de control portuario.
	5. Los inspectores que no cumplan los criterios anteriores también serán aceptados cuando hayan estado empleados en el control portuario, en la fecha de adopción de la presente Directiva, por la autoridad competente de un Estado miembro.