

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

ITZULPENA¹

Zuzentaraua: 2009/16/EE Zuzentaraua, 2009ko apirilaren 23koa, 2009ko apirilaren 23koa, portua zuzentzen duen estatuak ontziak kontrolatzeari buruzkoa

Ondoko itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiria du.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta honek ez du inolako balio juridikorik.

¹ Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da : «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» (*Europar Batasunaren Egunkari Ofiziala, L 131/57, 2009/05/28koa*)»
2009/16/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 131, 2009/05/28koa)

2009/16/EE ZUZENTARAUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA

2009ko apirilaren 23koa, portua zuzentzen duen estatuak ontziak

kontrolatzeari buruzkoa (bertsio bategina) (Texto pertinente a efectos

del EEE)

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEKO KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzeko Tratatu eta, bereziki, haren 80. artikulua 2. paragrafoa aztertu dute,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dute

(¹),

Eskualdeetako Komitearen irizpena aztertu dute (²),

Tratatuko 251. artikuluan xedatutako prozedura bete dute. Kontuan hartu dute Adiskidetzeko Komiteak 2009ko otsailaren 3an onartutako testu bateratua (³),

Alderdi hauek kontuan hartu dituzte:

- (1) Kontseiluaren 95/21/EE Zuzentaraua (1995eko ekainaren 19koa, portuaren estatuak ontziak kontrolatzeari buruzkoa) (4), hainbatetan aldatu da, funtsean aldatu ere. Beste aldaketa batzuk egin behar direnez, komeni da zuzentaraua bateratzeari ekitea, argiago izan dadin.
- (2) Erkidegoa oso kezkatuta dago, estatu kideetako kostalde eta itsasoen kutsadura eta itsasoko ezbeharrak direla eta.
- (3) Erkidegoa kezkatuta dago, halaber, ontzien barruko bizi- eta lan-baldintzak direla eta.
- (4) Era eraginkorren hobe daiteke segurtasuna, prebeni daiteke kutsadura eta hobe daitezke ontzien barruko bizi- eta lan-baldintzak, erkidegoko uretan diren ontzi akastunen kopurua gogor murriztuz. Horretarako, zorrozkari aplikatu behar dira nazioarteko hitzarmenak eta kode eta ebazpenak.

(5) Kontseiluaren 2007ko ekainaren 7ko 2007/431/EE Erabakiarekin (⁵) bat (erabaki horren bitartez baimena eman zitzaizen estatu kideei Lanaren Nazioarteko Erakundearen 2006ko Itsasoko Lanari buruzko Hitzarmena berresteko, Europako Erkidegoaren onerako), estatu kideek ahalegina egin behar dute, arlo horretan, hitzarmen hori – Erkidegoaren eskumenekoak diren atalak, zehazki – ahalik eta lasterren berresteko, 2010eko abenduaren 31 baino lehen, ahal bada.

(6) Ororen gainetik, banderako estatuak izango du ardura ontziek segurtasunari, kutsadura prebenitzeari eta bizi- eta lan-baldintzak hobetzeari buruzko nazioarteko arauak betetzen dituzten ala ez kontrolatzeko. Egoki bada onetsiriko erakundeetara joz, banderako estatuak guztiz bermatu behar du kasuan kasuko ziurtagiriak emateko egiten diren ikuskatzeak eta azterketak osorik eta era eraginkorren egingo direla. Ontziaren konpainiak izango du ardura ontzia eta ekipamendua baldintza onetan izateko ikuskatzearen ondoren, ontziari aplikagarri zaizkion hitzarmenetako betekizunak betetz. Dena den, ikusi da estatu horietako zenbaitek akats larria egin dutela nazioarteko arauak aplikatu eta betetzean. Aurrerantzean, ontzi akastunen arriskuetatik babesteko bigarren defentsa-maila gisa, komeni da portuen estatu gidariei berma dezatela, orobat, segurtasunari, kutsadura prebenitzeari eta ontzietako bizi- eta lan-baldintzei buruzko nazioarteko arauak betetzen diren ala ez kontrolatuko dela. Halaber, onartu behar dute portuaren estatuaren kontrola ikuskatzea ez dela azterketa, eta horri loturiko ikuskatze-dokumentuak ez direla nabigarritasun-ziurtagiriak.

(7) Estrategia bateratu batek, estatu kideek, beren portuak erabiltzen dituzten eta beren jurisdikziopeko uretan ibiltzen diren ontzien arloan, nazioarteko arauak era eraginkorren bete ditzaten lortzekoak, lehia ez faltutzea lortu behar du.

(8) Itsas sektorean erraza da terroristen atentatuak izatea. Egokia da garraioa babesteko neurriak era eraginkorren aplikatzea, eta estatu kideek zorrozkari zaintzea babes-neurriak bete daitezen, kontrolak eginez.

(9) Portuak zuzentzen dituzten estatuak ikuskatzeari buruzko akordioaren memoranduma aplikatu izanaren esperientzia aprobetxatu behar da (1982ko urtarrilaren 26an Parisen sinatua, «Parisko akordioaren memoranduma» deitu zena).

(10) Itsas Segurtasuneko Europako Agentziak (EMSA), Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1406/2002 (EE)

¹ EO C 318, 2006.12.23koa, 195. or.

² EO C 229 2006.09.22koa, 38. or.

³ Europako Parlamentuaren Irizpena, 2007ko apirilaren 25ekoa (EO C 74 E, 2008.8.30ekoa, 584. or.), Kontseiluaren Jarrera Komuna, 2008ko ekainaren 6koa (EO C, 2008.7.22koa, 1. or.), Europako Parlamentuaren Jarrera, 2008ko irailaren 24koa (Egunkari Ofizialean oraindik ere argitaratu gabea), Kontseiluaren 2009ko otsailaren 16ko Erabakia eta Europako Parlamentuaren Lege Ebazpena, 2009ko martxoaren 11ko (Egunkari Ofizialean oraindik ere argitaratu gabea).

⁴ EO L 157, 1995.7.7koa, 1. or.

⁵ EO L 161, 2007.06.22koa, 63. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Erregelamenduaren bitartez sortuak ⁽¹⁾, beharrezko laguntza eman behar du portua zuzentzen duen estatuak kontrol-sistema era bateratuan eta eraginkorrean aplikatu dezan. Bereziki, EMSAk lagundu behar du, batetik, zuzentzarau honi jarraikiz sortutako ikuskatzeen datu-basea egin dadin eta horrek funtziona dezan, eta, bestetik, Erkidegoko sistema bateratua egin dadin eta horrek funtziona dezan, estatu kideek prestakuntza eman diezaioten portua zuzentzen duen estatuak ontzien gainean egin beharreko kontrolaren ardura duten ikuskatzaileei, eta haien gaitasuna ebalua dezaten.

- (11) Portua zuzentzen duen estatuaren kontrol-sistema eraginkorrak xede izan behar du Erkidegoko portu edo ainguralekuren batean geldialdia egiten duten ontzi guztiak aldizka ikuskatzea. Ikuskatzeak arreta nagusia jarri behar du ontzi akastunetan; eta, aldiz, ikuskatze gutxiago egingo zaizkie kalitatezko ontzietan, hau da, ikuskatze-historial onak dituztenei edo Nazioarteko Itsas Erakundeko (OMI) estatu kideetako borondatezko ikuskatzeen sistema betetzen duen estatu baten bandera dutenei. Bereziki, xede horretarako, estatu kideek oro har lehenatasuna eman behar diote arrisku handiko profila duten ontziak ikuskatzeari.
- (12) Ikuskatze-prozedura berri horiek portua zuzentzen duen estatuaren ontziak kontrolatzeko Erkidegoko sistemara sartu behar dira haien alderdi guztiak zehaztu bezain laster, eta ikuskatzeak banatuko dituen sistema oinarritzat hartuta. Sistema horri esker, estatu kideek era bidezkoan lagunduko dute Erkidegoaren helburua betetzen; alegia, ikuskatze-sistema zorrotza egitea eta estatu kide bakoitzean ikuskatzeen bolumena parekatua izatea. Ikuskatzeak banatuko dituen sistema hori berraztertu behar da. Berraztertzean, kontuan izan behar da portua zuzentzen duen estatuaren kontrol-sistema berriarekin eskuratutako esperientzia, sistema eraginkorrago egiteko. Gainera, estatu kideek beharrezko langileak kontratatu eta horiei eutsi behar diote, ikuskatzaile gaituak barne, portu bakoitzeko itsasoko zirkulazioaren ezaugarriak eta bolumena kontuan hartuta.
- (13) Zuzentzarau honen bitartez sortutako ikuskatze-sisteman kontuan hartu dira Parisiko akordioaren memorandumaren esparruan egindako lanak. Memorandum horretatik datorren edozein berrikuntza Erkidegoan onartu behar denez EBn ezarri aurretik, beharrezkoa da koordinazio estua hasi eta edukitzea Erkidegoaren eta Parisiko akordioaren memorandumaren artean, ahalik eta bateratasun handiena izan dadin.
- (14) Europako Batzordeak kudeatu eta eguneratu behar du ikuskatzeen datu-basea, Parisiko akordioaren memorandumarekin lankidetzat estuan. Ikuskatzeen datu-basean jaso behar dira estatu kideetako ikuskatze-datuak, bai eta Parisiko akordioaren memoranduma sinatu zuten estatu guztietakoak ere. Itsasoko informazioa biltzeko SafeSeaNet Erkidegoko sistema guztiz eraginkorra izan arte eta ontzien geldialdiei buruzko datuak ikuskatzeen datu-basean automatikoki erregistratzeko aukera ematen duen arte, estatu kideek Batzordeari eman beharko diote beharrezko informazioa, zuzentzarau hau aplikatzearen gaineko jarraipen egokia egingo dela bermatzeko, ontzien mugimenduaren arlokoa, bereziki. Estatu kideek emango dituzten ikuskatzeen datuak oinarri hartuta, Batzordeak honako hauei buruzko datuak atera behar ditu ikuskatzeen datu-basetik: ontzien

arrisku-profilari, ikuskatu beharko diren ontzietan eta ontzien mugimenduetan buruzko datuak. Halaber, estatu kide bakoitzerako ikuskatze-konpromisoak ere kalkulatu beharko ditu. Ikuskatzeen datu-basea, orobat, interfazea izango da itsasoko segurtasunari buruzko Erkidegoko bestelako datu-base batzuetan sartzeko.

- (15) Estatu kideek saiatu behar dute, Parisiko akordioaren memorandumaren esparruan, banderako estatuen zerrenda zuria, grisa eta beltza egiteko metodoa aztertzen, metodo hori bidezkoa izan dadin bermatzeko, bereziki banderako estatuek flota txikiekin duten tratuan.
- (16) Portuen estatu gidarien ikuskatzeetarako arauak eta prozedurak, bai eta ontziak ibilgetzeko irizpideak ere, bateratu egin behar dira, portu guztietan berdin-berdin eraginkor izan daitezten. Horri esker, gogor murriztuko da ontzietan portu jakin batzuen erabilera selektiboa egitea, nolabaiteko kontrolen bat saihesteko.
- (17) Aldizkako ikuskatze gehigarrietan, ontzietan aurretik zehaztutako guneak aztertuko dira; eta ez dira beti berdinak izango: ontzi-motaren, ikuskatze-motaren eta portuak zuzentzeko estatuak aurretik egindako kontrol-ikuskatzeen emaitzen arabera izango dira. Ikuskatzeen datu-basean adierazi behar dira ikuskatze bakoitzean kontrolatu behar diren arriskuguneak mugatzeko aukera emango duten elementuak.
- (18) Ontzi-kategoria jakin batzuek arrisku handia izaten dute istripuren bat izateko edo kutsatzeko, urte-kopuru batera iristen direnean; eta, beraz, ikuskatze zabalagoak egin behar zaizkie. Ikuskatze zabalago horien xehetasunak zehaztu behar dira.
- (19) Zuzentzarau honek ezarritako ikuskatze-sistemaren arabera, ontzien aldizkako ikuskatzeen arteko denbora-tarteak ontzien arrisku-profilaren arabera izango dira. Arrisku-profila zenbait parametro generiko eta historikok erabakitzen dute. Arrisku handiko ontzietarako, denbora-tarte horrek sei hilabetetik beherakoa izan behar du.
- (20) Portua zuzentzen duen estatuak kontrolaren arloko agintari eskudunei portuan edo ainguralekuan dauden ontzietan buruzko informazioa emateko, ontziak portura iritsi direla ohartarazteko jakinarazpenak helarazi beharko dituzte portuko agintariak edo erakundeak edo xede horretarako izendatutako diren agintariak edo erakundeak, eta jaso bezain laster egin behar dute hori, ahal den heinean.
- (21) Zenbait ontzi, beren egoera txarraren, banderako estatuaren betetze-mailaren eta aurrekariaren arabera, nabarmen arriskutsu dira itsasoko segurtasunerako eta itsasoko ingurunerako. Zilegi da, beraz, Erkidegoa ontzi horien estatu kideetako portuetan edo ainguralekuetan sartzeko asmoa aldarazten saiatzea. Sarrera ukatzeak proportzionatua izan behar du, eta sartzeta betiko uka daiteke baldin eta ontziaren ustiatzaileak behin eta berriz uko egiten badio zuzentze-neurriak ezartzeak, nahiz eta hainbat aldiz sarrera ukatu eta ibilgetuta izan Erkidegoko portu eta ainguralekuetan. Zenbait baldintza betetzen direnean soilik bota ahal da atzera hirurgarren sarrera-ukatzea. Ontziaren banderako estatuari eta konpainia kudeatzaileari buruzkoak dira,

¹ EO L 208, 2002.08.05eko, 1. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- bereziki, eta bermatu behar dute kasuan kasuko ontzia Erkidegoko uretan ibil daitekeela, arriskurik sortu gabe. Baldintzak betetzen ez dituen ontziari era iraunkorrean ukatuko zaio estatu kideetako portu eta ainguralekuetarako sarrera. Nolanahi ere, kasuan kasuko ontzia gerora ibilgetzeak estatu kideetako portu eta ainguralekuetarako sarrera era iraunkorrean ukatzea eragingo du. Prozesu hori guztia gardena izan dadin, Erkidegoko portu eta ainguralekuetarako sarrera ukatu zaien ontzien zerrenda jendaurrean jarri beharko da.
- (22) Ikuskatzeak behin eta berriz egiteak zenbait administrazio eta konpainiari dakarkien zama murrizteko, Kontseiluaren 1999/35/EE Zuzentarauaren ⁽¹⁾ arabera (1999ko apirilaren 29koa, ibilgailuen transbordadoreen eta bidaiariak eramateko abiadura handiko ontzien zerbitzu erregularretako esplotazioan segurtasuna bermatzeko derrigor gauzatu behar diren azterketen araubideari buruzkoa) ontziaren banderako estatua ez den estatu kide batek ibilgailuen transbordadoreetan eta bidaiariak eramateko abiadura handiko ontzietan egindako azterketak (gutxienez, ikuskatze zabaletako elementu guztiak barnean dituztenak) kontuan izango dira honako hauek kalkulatzeko: ontziaren arrisku-profila, ikuskatzeen arteko denbora-tarteak eta estatu kide bakoitzeko ikuskatze-konpromisoa betetzen duen ala ez. Gainera, Batzordeak aztertu beharko du ea egokia den, etorkizunean, aipatutako 1999/35/EE Zuzentaria aldatzea, estatu kideetako portuetara doazen eta haietatik irtengo diren ibilgailuen transbordadoreetako eta bidaiariak eramateko abiadura handiko ontzien zerbitzuak ustiatzeko segurtasunerako eskatzen den segurtasun-maila goratzeko.
- (23) Hitzarmenetako xedapenen ez-betetzeak zuzendu behar dira. Egoki da ibilgetzea zuzentze-neurriak behar dituzten ontziak, egin dituzten ez-betetzeak argi eta garbi arriskutsuak badira segurtasunerako, osasunerako edo ingurumenerako. Ibilgetuta egongo dira gabeziak zuzendu arte.
- (24) Agintari eskudunek hartutako ibilgetze-erabakien aurka errekurtsoa aurkezteko eskubidea izan behar da, bidegabeko ibilgetzeak eta atzerapenak eragin ditzakeen oinarririk gabeko erabakirik har ez dadin. Estatu kideek lankidetzan jardun beharko dute, errekurtsoak bidezko epean aztertuko direla bermatzeko, estatu bakoitzak bere legediaren arabera.
- (25) Portua zuzentzen duen estatuen kontrol-jardueretan parte hartuko duten agintari eta ikuskatzaileek ez dute interes-gatazkarik izan behar ez ikuskatzea egingo den portuarekin ez ikuskatutako ontziekin, ezta antzeko bestelako interesik ere. Ikuskatzaileek ongi prestatuta egon behar dute, eta prestakuntza egokia jaso ikuskatze-lanak egiteko duten gaitasunari eutsi eta hura hobe dezaten. Estatu kideek lankidetzan jardun behar dute ikuskatzaileei prestakuntza emateko eta haien gaitasuna ebaluatzeko Erkidegoko sistema bateratua egin eta sustatzeko.
- (26) Portuko gidariek eta agintariek edo portuko erakundeek gai izan behar dute informazio erabilgarria emateko ontzien barruan ikusitako arazo nabarmenen gainean.
- (27) Ikertu egin behar dira ontzien barruko bizi- eta lan-baldintzei buruzko salaketak, bidezko interesa duten pertsonak aurkeztu ditzaketenak. Salaketaren bat aurkezten duen pertsona orori jakinarazi behar zaio salaketak zer bide izan duen.
- (28) Beharrezkoa da estatu kideetako agintari eskudunek eta bestelako agintari eta erakundeek lankidetzan jardutea, akatsen bat izanik ere ibilbidean jarraitzeko baimena eman zaien ontzien jarraipen eraginkorra egingo dela ziurtatzeko eta portuan dauden ontziei buruzko informazioa elkarri emateko.
- (29) Ikuskatzeen datu-basea funtsezko elementua denez portua zuzentzen duen estatuak egingo duen ontzien kontrolerako, estatu kideek bermatu behar dute datu-base hori eguneratuta egongo dela, Erkidegoko xedapenen arabera.
- (30) Konpainiek ustiatzen duten flotaren tamaina kontuan izanik, segurtasunari, osasunari eta itsasoko ingurumena babesteari buruzko nazioarteko arauak betetzen ez dituzten ontzien, haien ustiatzaileen edo konpainien gaineko informazioa argitaratzea modu eraginkorra izan daiteke merkantzia-bidaltzaileei ontzi horiek erabiltzeko asmoa kentzeko. Era berean, pizgarria izan daiteke jabeek beharrezko neurri zuzentzaileak har ditzaten. Eman beharrek informazioari dagokionez, bikoizterik izan ez dadin, Batzordeak lankidetzan jardun behar du Parisko akordioaren memorandumarekin, eta aintzat hartu behar du argitaratutako den informazio guztia. Estatu kideek behin bakarrik eman behar dute dagokion informazioa.
- (31) Jabeak edo ustiatzaileak bere gain hartu behar du ontzia ibilgetzea eragin duen ikuskatzearen kostu osoa, bai eta sarrera-ukatzea balio gabetzetik eratorritako kostuak ere.
- (32) Zuzentaria hau betetzeko beharrezko neurriak onartu behar dira, 1999ko ekainaren 28ko Kontseiluaren 1999/468/EE Erabakiari ⁽²⁾ jarraiki; hau da, Batzordeari esleituriko eskumenak baliatzeko prozedurak ezartzen dituen erabakiari jarraiki.
- (33) Egokia da, bereziki, Batzordeari eskumenak ematea zuzentaria hau alda dezan, nazioarteko hitzarmenetan, kodeetan eta haiei loturiko ebazpenetan etorkizunean egiten diren aldaketak bertan sartzeko, eta 8. eta 10. artikulua aplikatzeko modalitateak ezar ditzan. Neurri horiek orokorrak eta Zuzentaria honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldaraztekoak direnez gero (funtsezkoak ez diren elementu gehiagorekin ere osatu daitezke), 1999/468/EE Erabakiko 5 bis artikuluan agindutako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

¹ EO L 138, 1999.06.01ekoa, 1. or.

² EO L 184, 1999.07.17koa, 23. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

(34) Estatu kideek ezin dituztenez behar bezala bete zuzentarau honen helburuak (hots, estatu kideen jurisdikziopeko uretan itsasoko garraibide akastunak murriztea, itsasontziak ikuskatzeko Erkidegoko sistema hobetzearen bitartez; eta itsasoak kutsatzea prebenitzeko bitartekoak sortzea) eta, beraz, ekintzaren garrantzia eta ondorioak direla-eta, Erkidegoan hobeto bete daitezkeenez, Erkidegoak neurriak har ditzake Tratatu 5. artikuluan emandako subsidiarotasun-printzipioaren arabera. Artikulu horretan adierazitako heinekotasun-printzipioaren indarrez, Zuzentarau honek helburu horiek lortzeko beharrezko neurriak besterik ez ditu hartzen.

(35) Zuzentarau hau estatuko legedietan barneratzeko beharra mugatua da: 95/21/EE Zuzentaruarekiko aldaketa nabarmena dakarten xedapenak bakarrik barneratu beharko dira. Aldatu gabeko xedapenen transposizioa egiteko beharra Zuzentarau horrek zehazten du.

(36) Zuzentarau honek ez die eragingo XV. eranskineko B zatian adierazitako zuzentaruak estatuko zuzenbidean jasotzeko epeei buruz estatu kideei ezartzen zaizkien betebeharrak.

(37) Portua zuzentzen duen estatuaren kontrol-sistema, zuzentarau honekin bat ezarria, egun berean ezarri behar da estatu kide guztietan. Ildo horretan, Batzordeak bermatu behar du prestatze-neurri egokiak hartuko direla. Neurri horien barruan izango dira ikuskatzeen datu-basea egiaztatzea eta ikuskatzaileei prestakuntza ematea.

(38) Instituzio arteko «Lege hobeak egitea» Akordio 34. puntuan arautzen denari jarraiki, estatu kide orok nork bere taula egin dezan sustatu nahi da, bai eta horiek argitara ditzaten ere, zuzentarau honek eta transposizio-neurriak bat nola datozen erakusteko ahal den neurrian, hori onuragarria izango baita bai estatuarentzat, bai Erkidegoarentzat.

(39) Itsasertzik ez duten estatu kideei gehiegizko administrazio-zamarik ezar ez dakien, gutxieneko xedapenen arau batek aukera eman behar die estatu kide horiei zuzentarau honetan xedatutakoa aplikatu behar ez izateko. Bestela esanda, estatu kide horiek ez dute betebeharririk zuzentaruaren beren barne-zuzenbidean sartzeko, betiere irizpide jakin batzuk betetzen badituzte.

(40) Itsasoz bestaldeko departamendu frantsesak beste geografiera-eremu batean daude. Portua zuzentzen duen estatuari buruzko eskualdeko memoranduetako alderdi dira, hein handi batean, eta ez Parisko akordioaren memorandumeak. Gainera, oso zirkulazio mugatua dute Europa kontinentalarekin. Hori kontuan izanik, eragindako estatu kideari aukera eman behar zaio Erkidegoan aplikatzen den portua zuzentzen duen estatuaren kontrol-sistematik kanpo uzteko portu horiek.

HONAKO ZUZENTARAU HAU ONARTU DUTE:

1.

artikulua

Xedea

Zuzentarau honen xedea da gogor murrizten laguntzea estatu kideen jurisdikziopeko uretan dabiltzan ontzi akastunen kopurua. Horretarako, honako hauek egingo ditu:

a) Hobeto bete itsasoko segurtasunari, itsasoa babesteari, itsasoko ingurumena babesteari eta edozein banderako ontzien barruko bizi- eta lan-baldintzei buruzko nazioarteko eta Erkidegoko legedia.

b) Irizpide komunak ezarri, portua zuzentzen duen estatuak ontziak kontrola ditzan; eta ikuskatze- eta ibilgetze-prozedurak bateratu, Parisko akordioaren memorandumaren esparruan eskuratutako esperientzia eta ezagutza espezializatua aprobetxatuz.

c) Erkidegoan aplikatu portua zuzentzen duen estatuaren kontrol-sistema (Erkidegoan eta Parisko akordioaren memorandumaren eskualdean egindako ikuskatzeetan oinarritua), xedetzat hartuta ontzi guztiak ikuskatzea bakoitzaren arrisku-profilaren arabera egokia den denbora-tartean. Arrisku handiagoa ekar dezaketen ontziei ikuskatze zehatzagoak eta maizago egingo zaizkie.

2. artikulua

Definizioak

Zuzentarau honi dagokionez, definizio hauek hartuko dira oinarri:

1) «Hitzarmenak»: jarraian zerrendatu direnak, berekin dakartzaten protokolo eta zuzenketekin batera; eta bakoitzaren derrigorrezko kodeak, indarrean den bertsioan:

a) Karga-marrei buruzko nazioarteko hitzarmena, 1966koa (LL 66);

b) Itsasoan giza bizitza babesteko nazioarteko hitzarmena, 1974koa (SOLAS 74);

c) Itsasontziek sortutako kutsadura prebenitzeko nazioarteko hitzarmena, 1973koa; eta hitzarmen horretako Protokoloa, 1978koa (Marpol 73/78);

d) Marinelentzako prestakuntza-, titulu- eta zaintza-arauei buruzko nazioarteko hitzarmena, 1978koa (STCW 78/95);

e) Abordatzeak prebenitzeko nazioarteko Erregelamenduari buruzko hitzarmena, 1972koa (Corleg 72);

¹ EO C 321, 2003.12.31koa, 1. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- f) Ontzien neurketari buruzko nazioarteko hitzarmena, 1969koa (Neurketa 1969);
- g) Merkataritza-itsasketako gutxieneko arauari buruzko hitzarmena, 1976koa (LANE 147. zk.);
- h) Hidrokarburoen kutsadurak eragindako kalteengatik erantzukizun zibilari buruzko nazioarteko hitzarmena, 1992koa (CLC 1992).
- 2) «Parisko akordioaren memoranduma»: Portua zuzentzen duen estatuaren ikuskatzeei buruzko akordioaren memoranduma, 1982ko urtarrilaren 26an Parisen sinatua, indarrean den bertsioa.
- 3) «Nazioarteko Itsas Erakundeko kide diren estatueta borondatezko ikuskatzeen planerako esparrua eta prozedurak»: Nazioarteko Itsas Erakundeko biltzarren A.974(24) Ebazpena.
- 4) «Parisko akordioaren memorandumaren baitako eskualdea»: Parisko akordioaren memoranduma sinatu zutenek, Parisko akordioaren memoranduma betez, ikuskatzeak egiten dituzten eremu geografikoa.
- 5) «Itsasontzia»: itsas nabigaziorako itsasontzi oro, hitzarmenetako bat aplikagarri zaiona eta portua zuzentzen duen estatuko bandera ez den beste bat duena.
- 6) «Ontzia/portua interfazea»: pertsonen edo salgaien mugimendua dakarten ekintzek edo portuan ontzira edo ontzitik zerbitzuak emateko egiten diren jarduerak ontzian eragin zuzena eta berehalakoa dutenean gertatzen den elkarrekintza.
- 7) «Ontzia ainguralekuan»: ontzi bat portuan edo portuaren jurisdikziopeko eremuan egotea, baina amarratu gabe, ontzia/portua interfaze batean.
- 8) «Ikuskatzailea»: administrazio publikoko langilea edo beste edozein pertsona, estatu kide bateko agintaritza eskudunak behar bezala baimendu duena portua zuzentzen duen estatuaren kontrol-ikuskatzeak egiteko, eta agintaritza eskudun horien aurrean erantzule dena.
- 9) «Agintari eskuduna»: itsasoko agintaria, zuzentarau honekin bat, portua zuzentzen duen estatuaren kontrolaren arduradun dena.
- 10) «Gaueko ordutegia»: denbora-aldia, zazpi ordukoa edo luzeagoa, estatuko zuzenbidean zehaztutakoaren arabera; nolana ere, denbora-aldi horren barruan egongo da gauerdia eta 05:00ak bitarteko denbora-tartea.
- 11) «Hasierako ikuskatzea»: ikuskatzaile batek ontzira egiten duen bisita, aplikagarri diren hitzarmen eta erregelamenduetan xedatutakoa betetzen duela egiaztatzeko; bisita horretan, gutxienez, 13. artikuluko 1. paragrafoan adierazitako egiaztapenak egiten dira.
- 12) «Ikuskatze zehatzagoa»: ontzia, ontziko ekipamendua eta tripulazioa, oro har, eta horien zatiak, beharrezko bada, sakon aztertzeke egiten den ikuskatze oro. Ikuskatzea 13. artikuluko 3. paragrafoan zehaztutako inguruabarretan egiten da eta honako hauek aztertzen dira: ontziaren eraikuntza, ekipamendua, tripulazioa, bizi- eta lan-baldintzak eta ea ontzia ustiatzeko prozedurak betetzen diren ala ez.
- 13) «Ikuskatze zabalagoa»: gutxienez VII. eranskinean zerrendatutako elementuak aztertzeke egiten den ikuskatzea. Ikuskatze zabalagoan azterketa zehatzagoa egin daiteke, betiere arrazoi funtsaturik badago, 13. artikuluko 3. paragrafoan xedatutakoarekin bat.
- 14) «Salaketa»: ontziaren segurtasunean bidezko interesa duen edozein pertsona edo erakunde aurkeztutako edozein informazio edo txosten; bereziki, osasunerako arriskueta eta tripulazioaren segurtasunean, ontzi barruko bizi- eta lan-baldintzetan eta kutsadura prebenitzean interesa duen batek aurkeztutakoa.
- 15) «Ibilgetzea»: ontzi bat itsasoratzeko debeku ofiziala, akats bakar batek edo hainbatek batera eragina, ontzia itsasoan ibiltzeko baldintzetan ez dagoela egiaztatu delako.
- 16) «Sarrera-ukatzearen jakinarazpena»: ontzi bateko kapitainari, ontziaren arduradun den konpainiari eta banderako estatuari jakinarazten zaion erabakia, ontziari Erkidegoko portu eta ainguraleku guztietarako sarrera ukatu zaiola adierazteko.
- 17) «Operazio bat geldiaraztea»: ontzi batek operazio batekin jarraitzeko debeku ofiziala, egiaztatu delako akatsen bat edo zenbait direla-eta arriskutsua dela operazio horrekin jarraitzea.
- 18) «Konpainia»: ontziaren jabea edo beste edozein erakunde edo pertsona, hala nola ontziaren kudeatzailea edo krosko biluziko pleitaria (jabeak haren edo haien esku uzten du ontzia ustiatzeko ardura eta hark edo haiak, ardura hori onartzearekin, Segurtasuna kudeatzeko nazioarteko kodean (IGS kodea) hitzartutako betebeharrak eta erantzukizunak beren gain hartzen dituzte).
- 19) «Onetsiriko erakundea»: ontziak sailkatzeko enpresa edo bestelako erakunde pribatua, banderako estatuko administrazioaren izenean araudi-zereginak egiten dituena.
- 20) «Derrigorrezko ziurtagiria»: banderako estatuak emandako ziurtagiria, edo, hitzarmenekin bat, haren izenean emandako ziurtagiria.
- 21) «Sailkapen-ziurtagiria»: SOLAS 74 Hitzarmeneko II-1. kapituluko A-1 zatiko 3-1 araua betetzen dela egiaztatzen duen dokumentua.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

22) «Ikuskatzeen datu-basea»: informazio-sistema bat, Erkidegoaren barruan zuzentzen duen estatuaren kontrol-sistema aplikatzen laguntzen duena; barnean izaten ditu Erkidegoan eta Parisko akordioaren memorandumaren eskualdean egindako ikuskatzeen datuak.

3. artikulua

Aplikazio-eremua

1. Zuzentarau hau aplikatuko zaie, ontzia/portua interfazea egiteko, estatu kideren bateko portu edo ainguraleku batean geldialdia egiten duten ontzi guztiei eta ontzietako tripulazioari.

Frantziak erabaki dezake paragrafo honen xede diren portu eta ainguralekuen artetik kanpo gera daitezela itsasoz bestaldeko departamenduetan dauden portu eta ainguralekuak (Tratatuko 299. artikuluko 2. paragrafoan aipatuta daude).

Zuzentarau honen ondorioetarako, ikuskatetzat joko dira estatu kide batek bere jurisdikziopeko uretan –portuetako urak ez direnetan– egingo dituen ontzien ikuskatzeak.

Artikulu honetako xedapenetako batek ere ez du eraginik izango kasuan kasuko hitzarmenek estatu kideari ematen dizkioten esku hartzeko eskubideetan.

Zuzentarau honetan xedatutakoari salbuespenak egin dakizkieke estatu kide hauei: itsas porturik ez dutenei eta egiaztatu ahal izan dutenei, aurreko hiru urteetan, beren barruko uretako portuetan urte bakoitzean geldialdia egin duten ontzien % 5 baino gutxiago sartzen dela zuzentarau honen aplikazio-eremuaren baitan.

Itsas porturik ez duten estatu kideek Batzordeari jakinaraziko diote, beranduenik ere zuzentzeara barne-zuzenbidera sartuko den egunean, aipatutako hiru urteko aldiaren beren portuetan geldialdia egin duten ontzien guztizko kopurua. Halaber, zenbaki horietan gertatuko den aldaketa guztien berri emango diote Batzordeari.

2. Erregistroko 500 tona gordinetik beherako ontziak badira, estatu kideek aplikagarri den hitzarmeneko dagozkion xedapenak ezarriko dituzte; eta, hitzarmen aplikagarririk ez dagoenean, beharrezko neurriak hartuko dituzte bermatzeko ontziak ez direla nabarmen arriskutsu izango segurtasunerako, osasunerako edo ingurumenerako. Paragrafo hau aplikatzeko, estatu kideek Parisko akordioaren memorandumeko 1. eranskinean xedatutakoari jarraituko diote.

3. Inolako hitzarmeneko alde ez den estatu bateko bandera duen ontzi bat ikuskatzen denean, estatu kideek bermatuko dute ontzi horri eta tripulazioari ez zaiola emango tratu hobea hitzarmenen bateko alde den estatu bateko bandera daraman ontziari baino.

4. Zuzentarau honen aplikazio-eremutik kanpo izango dira honako hauek: arrantza-ontziak; gerra-ontziak; itsasontzi-unitate laguntzaileak; antzinako ontzien erara egindako zurezko ontziak; estatuen jabetzako ontziak, merkataritzakoak ez diren xedeetarako erabiltzen direnak; eta merkataritzarako erabiltzen ez diren yateak.

4. artikulua

Ikuskatze-gaitasunak

1. Estatu kideek beharrezko neurri guztiak hartuko dituzte, lege gaituta izan daitezen atzerriko ontzietan zuzentarau honetan aipatutako ikuskatzeak egiteko, Nazioarteko Zuzenbideari jarraiki.

2. Estatu kideek agintaritza eskudun egokiak edukiko dituzte eta, horretarako, beharrezko pertsonala izango dute, bereziki ontziak ikuskatzeko gaitutako ikuskatzaileak (hori, esate baterako, kontratazio bidez lortuko dute). Halaber, beharrezko neurri guztiak hartuko dituzte bermatzeko ikuskatzaileek beren eginkizunak beteko dituztela, zuzentarau honetan xedatu bezala; eta, bereziki, zuzentarau honek agindutako ikuskatzeak egiteko moduan izango direla.

5. artikulua

Ikuskatze-sistema eta ikuskatzeak egiteko urteko konpromisoa

1. Estatu kideek 12. artikuluan azaldutako hautaketa-sistemaren eta I. eranskineko xedapenen arabera egingo dituzte ikuskatzeak.

2. Estatu kide bakoitzak honako hauek egingo ditu ikuskatzeak egiteko urteko konpromisoa betetzeko:

a) Bere portu eta ainguralekuetan geldialdia egiten duten eta I. lehentasun-indizea duten ontzi guztiak ikuskatuko ditu, 12. artikuluko a) idatz-zatian xedatutakoa betez; eta

b) I. eta II. lehentasun-indizea duten ontzien ikuskatze-kopuru jakin bat egingo du urtero, 12. artikuluko a) eta b) idatz-zatietan agindutakoa betez. Kopuru hori bat etorriko da, gutxienez, urtero Erkidegoan eta Parisko akordioaren memorandumaren eskualdean egin behar diren guztizko ikuskatze-kopurutik dagokion kuotarekin. Estatu kide bakoitzaren ikuskatzeen kuota arrazoi hau izango da: estatu kideko portuetan geldialdia egiten duen ontzi-kopurua zati Parisko akordioaren memorandumaren eskualdeko eta Erkidegoko estatu bakoitzeko portuetan geldialdia egiten duten ontzien guztizkoa.

3. Erkidegoan eta Parisko akordioaren memorandumaren eskualdean urtero egin behar diren guztizko ikuskatzeen kuota kalkulatzeko (2. paragrafoko b) idatz-zatian aipatu da kuota hori), ez dira zenbatuko ainguralekuan dauden ontziak, baldin eta kasuan kasuko estatu kideak ez badu bestelako erabakirik hartzen.

6. artikulua

Ikuskatzeak egiteko konpromisoa betetzeko arauak

Joko da estatu kide batek, 5. artikuluko 2. paragrafoko a) idatz-zatian eskatzen diren ikuskatzeak ez egin arren, betetzen duela aipatutako 5. artikuluekiko konpromisoa, baldin egin ez dituen ikuskatzeak ez badira honako hauek baino gehiago:

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

a) Arrisku handiko profileko I. lehenetasun-indizea duten eta estatu horretako portu eta ainguralekuetan geldialdia egiten duten ontzien guztizko kopuruaren % 5.

b) Arrisku handiko profilekoak ez diren baina I. lehenetasun-indizea duten eta estatu horretako portu eta ainguralekuetan geldialdia egiten duten ontzien guztizko kopuruaren % 10.

a) eta b) idatz-zatietan adierazitako ehunekoak gorabehera, estatu kideek, nahitaez, lehenetasuna eman behar diote, ikuskatzeen datu-basean jasotako informazioaren arabera, Erkidegoko portuetan maiz geldialdirik egiten ez duten ontziak ikuskatzeari.

a) eta b) idatz-zatietan adierazitako ehunekoak gorabehera, I. lehenetasun-indizea duten eta ainguralekuetan geldialdia egiten duten ontzien kasuan, estatu kideek, nahitaez, lehenetasuna eman behar diote, ikuskatzeen datu-basean jasotako informazioaren arabera, Erkidegoko portuetan maiz geldialdirik egiten ez duten ontziak ikuskatzeari.

7. artikulua

Erkidegoan ikuskatzeen kuota orekatua izateko aukera ematen duten arauak

1. 5. artikuluko 2. paragrafoko b) idatz-zatian adierazitakoaren arabera, estatu batean I. lehenetasun-indizea duten ontzien guztizko geldialdiak gehiago izan badira estatu horren ikuskatzeen kuota baino, joko da estatu horrek betetzen duela bere konpromisoa baldin gutxienez ikuskatzeen kuota adina ikuskatze egiten badizkie I. lehenetasun-indizea duten ontziei, batetik; eta baldin egin ez dituen ikuskatzeen kopurua ez bada handiagoa estatuko portu eta ainguralekuetan geldialdia egin duten I. lehenetasun-indizedun ontzien guztizkoaren % 30 baino, bestetik.

2. 5. artikuluko 2. paragrafoko b) idatz-zatian adierazitakoaren arabera, estatu batean I. edo II. lehenetasun-indizea duten ontzien guztizko geldialdiak gutxiago izan badira estatu horren ikuskatzeen kuota baino, joko da estatu horrek betetzen duela bere konpromisoa baldin 5. artikuluko 2. paragrafoko a) idatz-zatian eskatzen den I. lehenetasun-indizedun ontzien ikuskatze-kopurua betetzen badu, alde batetik; eta estatuko portu eta ainguralekuetan geldialdia egin duten eta II. lehenetasun-indizea izan duten ontzien guztizkoaren gutxienez % 85 ikuskatu baditu, beste aldetik.

3. Batzordeak, 35. artikuluan aipatutako berrazterketan, aztertuko du, bereziki, artikuluko honek ikuskatzeak egiteko konpromisoan dituen ondorioak, Erkidegoan eta Parisko akordioaren memorandumean eskuratutako ezagutza espezializatua eta esperientzia kontuan hartuta. Berrazterketa horretan, aintzat hartuko da Erkidegoko portu eta ainguralekuetan geldialdia egiten duten ontzi guztiak ikuskatzeko helburua. Egoki bada, Batzordeak neurri osagarriak proposatuko ditu, Erkidegoan aplikatzen den ikuskatzeak egiteko sistemaren eraginkortasuna hobetzeko; eta, behar izanez gero, berriz aztertuko ditu artikuluko honek dituen ondorioak, geroago.

8. artikulua

Ikuskatzeak atzeratzea eta salbuespenezko kasuak

2009/16/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 131 2009/05/28koa)

1. Honako kasu hauetan, estatu kide batek erabaki dezake I. lehenetasun-indizea duen ontziaren ikuskatzea atzeratzea:

a) Baldin ikuskatzea egin badaiteke ontziak estatu kide berean egingo duen hurrengo geldialdian, betiere ontziak ez badu geldialdirik egiten bitarte horretan Erkidegoko edo Parisko akordioaren memorandumaren eskualdeko beste porturen batean; eta baldin atzerapena ez bada 15 egun baino luzeagoa.

Baldin ikuskatzea egin badaiteke ontziak geldialdia egingo duen Erkidego barruko edo Parisko akordioaren memorandumaren eskualde barruko beste portu batean 15 eguneko epean, betiere geldialdia egiteko portu hori dagoen estatuak alde aurretik onartu badu ikuskatzea egitea.

a) edo b) idatz-zatian xedatutakoaren arabera ikuskatze bat atzeratzen bada eta ikuskatzeen datu-basean jasotzen bada, atzeratzea erabaki zuten estatuak ez da zenbatuko egin gabeko ikuskatze gisa.

Dena den, zuzentarau honen arabera, I. lehenetasun-indizea duen ontzi bat ikuskatzen ez bada, ontzi hori ez da salbuesita izango geldialdia egingo duen Erkidegoko hurrengo portuan ikuskatzetik.

2. I. lehenetasun-indizea duen ontziaren ikuskatzea ez bada egiten arrazoi operatiboak direla-eta, ez da zenbatuko egin gabeko ikuskatze gisa ondoko salbuespenezko kasu hauetan, betiere ikuskatzea ez egitearen arrazoia ikuskatzeen datu-basean jasotzen bada:

a) Agintari eskudunaren iritziz, ikuskatzea egitea arriskutsua bada ikuskatzaileen, ontziaren eta tripulazioaren segurtasunerako, edo portuko edo itsasoko ingurunearen segurtasunerako.

b) Ontziak gauean baino egiten ez badu geldialdia portuan. Kasu horretan, estatu kideek beharrezko neurriak hartuko dituzte bermatzeko beren portuetan aldiro-aldiro gauez geldialdia egiten duten ontzietan ikuskatzeak egin ahalko direla, egoki denean.

3. Ainguralekuetan dauden ontziei egiten ez zaizkien ikuskatzeak ez dira zenbatuko egin gabeko ikuskatze gisa, baldin:

a) Ontzia Erkidegoko edo Parisko akordioaren memorandumaren eskualde bateko beste portu edo ainguraleku batean ikuskatzen bada, I. eranskinarekin bat, 15 eguneko epean; edo

b) ontziak portuan geldialdia gauez baino ez badu egiten, edo ikuskatzea behar bezala egiteko denbora laburregia hartzen badu geldialdiak; eta ikuskatzea ez egitearen arrazoia ikuskatzeen datu-basean jasotzen bada; edo

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

c) agintari eskudunaren iritziz, ikuskatzea egitea arriskutsua bada ikuskatzaileen, ontziaren eta tripulazioaren segurtasunerako, edo portuko edo itsasoko ingurunearen segurtasunerako.

onetsiriko erakundeak; eta konpainiaren historia (I. eranskineko I. zatiko 1. atalaren eta II. eranskinaren arabera).

4. Zuzentarau honetako funtsezko ez diren elementuak aldatzeko neurriak, artikulua hau aplikatzeko arauak buruzkoak, hartuko dira kontrol bidezko arautze-prozeduraren arabera (31. artikuluko 3. paragrafoan jaso da prozedura hori). Aldaketek osatu egingo dute zuzentara.

b) Parametro historikoak

Parametro historikoak honetan oinarrituko dira: denbora-aldi jakin batean erregistratutako akats- eta ibilgetze-kopuruan (I. eranskineko I. zatiko 2. atalaren eta II. eranskinaren arabera).

9. artikulua

Ontziak iritsi direla ohartarazteko jakinarazpena

1. 14. artikuluan xedatutakoaren arabera, ikuskatze zabalagoa egin dakioken eta estatu kide bateko portu edo ainguraleku batera joaten den ontziko kapitainak, agenteak edo ustiatzaileak portu edo ainguraleku horretara iritsi dela jakinaraziko du, III. eranskinean ezarritako xedapenei jarraituz.

2. Portuko agintariak edo erakundeak edo eginkizun horretarako izendatutako agintariak edo erakundeak jasotzen dutenean artikulua honetako 1. paragrafoan eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002/59/EE Zuzentaraiak⁽¹⁾ (2002ko ekainaren 27koa, Erkidegoan itsas trafikoari buruzko jarraipen- eta informazio-sistema ezartzeari buruzkoa) 4. artikuluan adierazitako jakinarazpena, informazio horren berri emango diote agintari eskudunari.

3. Artikulu honetan aipatutako jakinarazpen guztiak egiteko, bitarteko elektronikoak erabiliko dira, ahal den guztietan.

4. Estatu kideek ontzien jakinarazpenen arloan 2002/59/EE Zuzentaraian ezarritako xedapen egokiak betez egingo dituzte prozedurak eta formatuak, zuzentarau honetako III. eranskinaren ondorioetarako.

10. artikulua

Ontziaren arrisku-profila

1. Estatu kide bateko portu edo ainguraleku batean geldialdia egiten duen ontzi bakoitzari arrisku-profil bat ezarriko zaio ikuskatzeen datu-basean. Arrisku-profil horrek erabakiko du zer nolako lehentasuna duen ontzi hori ikuskatzeak, ikuskatzeen arteko denbora-tarteak eta ikuskatzeen irismena.

2. Zenbait arrisku-parametro orokor eta historiko bateratzearen bitartez zehaztuko da ontzien arrisku-profila; hona hemen parametroak:

a) Parametro orokorrak

Parametro orokorrek honako hauek izango dituzte oinarri: ontziaren bandera, adina eta klasea; esku hartzen duten

¹ EO L 208, 2002.08.05ekoa, 10. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

3. Zuzentarau honetako funtsezko ez diren elementuak aldatzeko neurriak (aldaketek osatu egingo dute zuzentaraua), artikuluko hau aplikatzeko arauak buruzkoak eta, bereziki:

- a) banderako estatuari buruzko irizpidearen eta
- b) konpainiaren historia-irizpidearen gainekoak,

hartuko dira, batetik, kontrol bidezko arautze-prozesuaren arabera (31. artikuluko 3. paragrafoan jaso da prozedura hori); eta, bestetik, Parisko akordioaren memorandumaren esparruan eskuratutako esperientziaren arabera.

11. artikulua

Ikuskatzeen maiztasuna

Erkidegoko portu edo ainguralekuan geldialdia egiten duten ontzietan aldizkako ikuskatzeak edo ikuskatze gehigarriak egingo dira, honako xedapen hauen arabera:

- a) Ontzietan aldizkako ikuskatzeak egingo dira aurrez zehaztutako denbora-tarteetan, ontzien arrisku-profilaren arabera, I. eranskinen 1. zatian araututakoa betez. Aldizkako ikuskatze batetik besterako denbora-tartea luzeagoa izango da ontzien arriskua txikiagoa den neurrian. Arrisku handiko ontzietarako, denbora-tarte hori sei hilabete edo laburragoa izango da.
- b) Ontzietan ikuskatze gehigarriak egingo dira, edozein izanik ere azken aldizkako ikuskatzea egin denetik igaro den denbora-tartea; honela egingo dira ikuskatze gehigarriak:
 - Agintari eskudunak ziurtatuko du ikuskatuko direla I. eranskinen II. zatiko 2. A atalean aipatutako premiazko faktoreak aplikatzen zaizkien ontziak.
 - Ikuskatu ahalko dira I. eranskinen II. zatiko 2. B atalean aipatutako bat-bateko faktoreak aplikatzen zaizkien ontziak. Agintari eskudunak erabakiko du ea ikuskatze gehigarriak egin behar diren, bere irizpide profesionalaren arabera.

12. artikulua

Ontziak hautatzea, ikuskatzeko asmoz

Agintari eskudunak ziurtatuko du arrisku-profilaren arabera hautatuko direla ontziak, ikuskatzeak egiteko, II. eranskinen I. zatian azaldu bezala; eta, premiazko faktoreak edo bat-batekoak sortzen direnean, II. eranskinen II. zatiko 2. A eta 2. B atalen arabera.

Ikuskatzeak egiteko, agintari eskudunak:

- a) hautatuko du zer ontziri egingo zaion nahitaezko ikuskatzea, eta «I. lehentasuneko ontziak» deituko die; I. eranskinen II. zatiko 3. A atalean azaldutako hautaketa-sistemaren arabera egingo du hori.

- a) hautatu ahalko ditu zer beste ontziri egin dakiekeen ikuskatzea, eta «II. lehentasuneko ontziak» deituko die; I. eranskinen II. zatiko 3. B atalean azaldutako hautaketa-sistemaren arabera egingo du hori;

13. artikulua

Hasierako ikuskatzeak eta ikuskatze zehatzagoak

Estatu kideek ziurtatuko dute 12. artikuluen arabera ikuskatzeko hautatuko diren ontzietan hasierako ikuskatzea eta ikuskatze zehatzagoa egingo direla, honako xedapen hauen arabera:

- 1) Ontzien hasierako ikuskatze bakoitzean, agintari eskudunak bermatuko du ikuskatzaileak honako hauek egingo dituela, gutxienez:
 - a) Egiaztatu badituela Erkidegoko itsasoko legediak eta segurtasun- eta babes-arloko hitzarmenek ontzi barruan eramatera behartzen dituzten ziurtagiriak eta dokumentuak (IV. eranskinean zerrendatuak).
 - b) Egiaztatu ea estatu kide batek edo Parisko akordioaren memorandumua sinatu zuen estatu batek egindako aurreko ikuskatzean antzemandako akatsak zuzendu dituen, horrelakorik badago.
 - c) Nahikotzat jo behar ditu ontziaren baldintza orokorrak eta higie-ne-baldintzak, ostatu-lekuetakoak eta makina-geletakoak barne.

- 2) Lehenengo paragrafoan aipatutako ikuskatzetik aurrera, ikuskatzeen datu-basean jaso bada ontziak hurrengo geldialdia egingo duen portuan konpondu behar diren akatsak, portu horretako agintari eskudunak erabaki dezake ez egitea 1. puntuko a) eta c) idatz-zatietan adierazitako egiaztatzeak.
- 3) Lehenengo paragrafoan aipatutako ikuskatzea egin eta gero, ikusten bada arrazoiak daudela uste izateko ontziaren edo ontziko ekipamenduaren edo tripulazioaren baldintzek ez dituztela funtsean betetzen aplikagarri diren hitzarmenen baten aginduak, ikuskatze zehatzagoa egingo da. Azterketa zehatz horretan, xehetasunez egiaztatuko da ontziaren barruan betetzen diren ontzia ustiatzeko baldintzak.

«Arrazoi funtsatuak» daudela joko da baldin ikuskatzaileak, bere irizpide profesionalaren arabera, aurkitzen badu ontzia, ontziko ekipamendua edo tripulazioa xehetasun handiagoz ikuskatu behar dela adierazten duen frogaren bat.

V. eranskinean ezartzen dira «arrazoi funtsatuak» adibideak.

14. artikulua

Ikuskatze zabalagoak

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

1. I. eranskineko II. zatiko 3. A eta 3. B ataletan xedatutakoarekin bat, ikuskatze zabalagoa egin daiteke honako ontzi-kategoria hauetan:

- Arrisku handiko profila duten ontzietan.
- 12 urte baino gehiago dituzten bidaiari-ontzietan, petrolio-ontzietan, produktu kimikoak eta gasak eramateko tanga-ontzietan eta solteko gaien ontzietan.
- Arrisku handiko profila duten ontzietan edo 12 urte baino gehiago dituzten bidaiari-ontzietan, petrolio-ontzietan, produktu kimikoak eta gasak eramateko tanga-ontzietan eta solteko gaien itsasontzietan, premiazko faktoreak edo bat-batekoak agertzen direnean.
- 16. artikulua betez egindako sarrera ukatzeko jakinarazpena dela-eta beste ikuskatze bat egin behar zaien ontzietan.

2. Ontzi horretako kapitainak edo ustiatzaileak ziurtatuko du operazioen plangintzan nahikoa denbora utziko duela ikuskatze zabalagoa egin dadin.

Ontzia portuan izango da ikuskatzea bukatu arte, eta segurtasuna bermatzeko beharrezko kontrol-neurriak har daitezke.

3. Agintari eskudunak, ikuskatze zabalago aldizkakoa egin dakioken ontzi baten alde zuzen jakinarazpena jasotzen duenean, ontzi horri jakinaraziko dio baldin ikuskatze zabalagoa egingo ez bada.

4. VII. eranskinean jaso da ikuskatze zabalagoaren irismena, barne hartu behar diren arrisku-eremuak barne. 31. artikuluko 2. paragrafoan jasotako prozeduraren arabera, Batzordeak VII. eranskina aplikatzeko neurriak hartuko ditu.

15. artikulua

Segurtasun- eta babes-arloko zuzentarauak eta prozedurak

1. Estatu kideek ziurtatuko dute beren ikuskatzaileek betetzen dituztela VI. eranskinean jasotako prozedurak eta jarraibideak.

2. Babesari buruzko egiaztapenei dagokienez, estatu kideek kasu bakoitzean egoki diren prozedurak (Zuzentarau honetako VI. eranskinean adierazi direnak) aplikatuko dizkiete Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 725/2004 (EE) Erregelamenduko⁽¹⁾ 3. artikuluko 1., 2. eta 3. paragrafoetan aipatutako ontzi guztiei; hain zuzen, beren portu eta ainguralekuetan geldialdia egiten dutenei, ikuskatzea egingo den portua zuzentzen duen estatuko bandera ez badaramate, behintzat.

3. 14. artikuluko xedapenak (ikuskatze zabalagoei buruzkoak) ibilgailuen transbordadorei eta bidaiariak eramateko abiadura handiko ontzietan aplikatuko zaizkie, 1999/35/EE Zuzentarauko 2. artikuluko a) eta b) idatz-zatietan araututakoa betez.

1999/35/EE Zuzentarauko 6. eta 8. artikuluei jarraituz ontzi bati azterketa egin badio ontziaren banderako estatua ez den beste estatu kide batek, berariazko azterketa hori ikuskatze zehatzago edo

ikuskatze zabalago gisa erregistratuko da ikuskatzeen datu-basean, kasuan kasu egoki den bezala. Halaber, kontuan izango da zuzentarau honetako 10., 11. eta 12. artikuluetan jasotako helburuetarako eta estatu kide bakoitzaren ikuskatzeak egiteko konpromisoa zenbateraino bete den ikusteko, ikuskatzeak Zuzentarau honetako VII. eranskinean aipatutako elementuak estaltzen baditu.

Ibilgailuen transbordadore bat eta bidaiariak eramateko abiadura handiko ontzi bat itsasoan ibiltzeko debekua izanik ere (1999/35/EE Zuzentarauko 10. artikuluen arabera erabakia), Zuzentarau honetako xedapenak aplikatuko dira –akatsak zuzentzeari, ibilgetzeari eta sarrera ukatzeari eta ikuskatzeen, ibilgetzeen eta sarrera-ukatzeeen jarraipenari buruzkoak–, kasu bakoitzean egoki den eran.

4. Beharrezkoa bada, Batzordeak artikuluko 1. eta 2. paragrafoen aplikazioa bateratzeko arauak jar ditzake, 31. artikuluko 2. paragrafoan jasotako prozedurarekin bat.

16. artikulua

Ontzi jakin batzuei sarrera ukatzeko neurriak

1. Estatu kideek zainduko dute ontzi jakin batzuei, zehazki

– Batzordeak urtero argitaratzen dituen ikuskatzeen datu-basean jasotako informazioa oinarri hartuta Parisko akordioaren memoranduma betez onartutako zerrenda beltzarekin bat datorren ibilgetze-indizea duen estatu bateko bandera izanik, 1999/35/EE Zuzentarauaren arabera aurreko 36 hilabeteetan bi aldiz baino gehiagoz estatu kide baten edo Parisko akordioaren memorandumaren zati den estatu baten portuan edo ainguralekuan ibilgetuta izan diren edo itsasoan ibiltzeko debekua duten ontzietan, edo

– Batzordeak urtero argitaratzen dituen ikuskatzeen datu-basean jasotako informazioa oinarri hartuta Parisko akordioaren memoranduma betez onartutako zerrenda grisarekin bat datorren ibilgetze-indizea duen estatu kide bateko bandera izanik, 1999/35/EE Zuzentarauaren arabera aurreko 24 hilabeteetan bi aldiz baino gehiagoz estatu kide baten edo Parisko akordioaren memorandumaren zati den estatu baten portuan edo ainguralekuan ibilgetuta izan diren edo itsasoan ibiltzeko debekua duten ontzietan

– ukatu egiten zaiela beren portu eta ainguralekuetarako sarrera, salbu 21. artikuluko 6. atalean adierazitako kasuetan.

Sarrera ukatzeko neurria une honetatik aplikatu ahal izango da: ontzia hirugarren aldiz ibilgetu duten eta sarrera ukatzeko jakinarazpena egin den portutik edo ainguralekutik irteten denetik aurrera.

¹ EO L 129 2004.04.29koa, 6. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

2. Sarrera ukatzeko neurria bertan behera uzteko, ezinbestekoa izango da hura hartu denetik hiru hilabete igarotzea, eta VIII. eranskineko 3. puntutik 9. puntura bitartean ezarritako baldintzak betetzea ontziak.

Ontziren bati bigarrenaz ukatzen bazaio sarrera, aipatutako epea 12 hilabetekoa izango da.

3. Erkidegoko portu edo ainguralekuren batean ondoren agintzen den ibilgetze orok ondorio izango du Erkidegoan dauden portu eta ainguraleku guztietarako sarrera debekatzeko. Sartzeko hirugarren debeku hori baliogabetu ahalko da debekua jarri zenetik 24 hilabete igarotzen direnean, eta baldintza hauek betetzen badira soilik:

- 1. paragrafoan aipatutako zerrenda beltzarekin edo zerrenda grisarekin bat ez datorren ibilgetze-indizea duen estatu bateko bandera badarama ontziak.
- Ontziaren derrigorrezko ziurtagiria eta sailkapen-ziurtagiria Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 391/2009 (EE) Erregelamendua (*) onetsiriko erakunde batek edo zenbaitek egin badute (Erregelamendua 2009ko apirilaren 23koa da, itsasontzien ikuskapenean eta azterketan jarduten duten erakundeen arau eta erregela komunei buruzkoa (bertsio batekina)).
- Ontzia betetze-maila handiko konpainiak kudeatzen badu, I. eranskineko I. zatiko 1. atalaren arabera.
- VIII. eranskineko 3. puntutik 9. puntura bitartean ezarritako baldintzak betetzen badira.

Erkidegoan dauden portu edo ainguraleku guztietarako sarrera era iraunkorrean ukatuko zaie, debekua jarri zenetik 24 hilabete ondoren, paragrafo honetan adierazitako irizpideak betetzen ez dituzten ontziei.

4. Sartzeko hirugarren debekuaren ondoren Erkidegoko portu edo ainguralekuren batean ibilgetzen bada ontziren bat, ontzi horri Erkidegoko portu edo ainguraleku guztietan sartzeko debeku iraunkorra ezarriko zaio.

5. Artikulu honen xedeetarako, estatu kideek VIII. eranskinean adierazitako prozedurak beteko dituzte.

17. artikulua

Ikuskatzearen txostena kapitainari helaraztea

Behin ikuskatzea, ikuskatze zehatza edo ikuskatze zabalagoa bukatzen denean, ikuskatzaileak ikuskatzearen txostena egingo du,

IX. eranskinaren arabera. Ikuskatzearen txostenaren kopia bat ontziko kapitainari emango zaio.

18.

artikulua

Salaketak

Salaketa guztiei hasierako ebaluazio azkarra egingo die agintari eskudunak. Ebaluazio horrek aukera emango du zehazteko salaketa arrazoitua den ala ez.

Salaketa arrazoitua bada, agintari eskudunak bide emango dio salaketari, egoki den eran; bereziki, zainduko du salaketaren eragin zuzena duen edozein pertsona aukera izan dezan egoki iritziko dituen oharrak egiteko.

Agintari eskudunak jotzen badu salaketa nabariki funsgabea dela, salaketa-egileari emango dio bere erabakiaren eta erabakia justifikatzen duten arrazioen berri.

Inolaz ere ezin zaio kapitainari edo ontziaren jabeari adierazi nor izan den salaketa-egilea. Ikuskatzaileak bermatuko du tripulazioako kide guztiei egingo zaizkien galdeketa isilpekoak izango direla.

Estatu kideek banderako estatuko administrazioari jakinaraziko dizkiote nabariki funsgabeak ez diren salaketak eta jarraipena egiteko hartutako neurriak. Egoki bada, kopia bat bidaliko diote Lanaren Nazioarteko Erakundeari (LANE).

19. artikulua

Akatsak zuzentzea eta ibilgetzea

1. Ikuskatzean berretsi edo agertu diren akats guztiak zuzendu beharko dira, hitzarmenen arabera; eta agintari eskudunak ados egon beharko dute zuzenketa horiekin.

2. Akatsak nabarmen arriskuak direnean segurtasunerako, osasunerako edo ingurumenerako, ontziaren ikuskatzea egingo den portua zuzentzen duen estatuko agintari eskudunak ontzia ibilgetuko du, edo akatsak dituen operazioa geldiaraziko du. Ontzia ibilgetzeko agindua edo operazio bat geldiaraztekoa ez da bertan behera utziko arriskua desagertzen den arte edo agintariak erabakitzen duen arte, baldintza jakin batzuk beteta, ontzia itsasora daitekeela edo etendako operazioa egiten jarrai daitekeela, eta horrek ez duela arriskurik izango bidaiarien eta tripulazioaren segurtasun eta osasunean, ez eta beste ontzi batzuetan ere. Horrek itsasoko ingurunerako mehatxu onartezinik ere ezin izango du ekarri.

¹ Ikus Egunkari Ofizial honen 11. orrialdea.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

3. Ontzia ibilgetzeko edo ez ibilgetzeko aukeraren gainean duen irizpide profesionala erabiltzean, ikuskatzaileak X. eranskinean jasotako irizpideak aplikatuko ditu.

4. Baldin ikuskatzean ikusten bada ontziak ez duela funtzionamenduan zeharbideko datuen erregistradorerik, eta 2002/59/EE Zuzentarauaren arabera gailu hori erabiltzea derrigorrezkoa bada, agintari eskudunak ontzia ibilgetuko du.

Baldin akats hori ezin bada berehala zuzendu ontzia ibilgetu den portuan, agintari eskudunak bi aukera ditu: ontzia baimendu dezake hurbilen dagoen ontziola egokienera joan dadin, akatsa zuzentzeko; edo akatsa gehienez ere 30 eguneko epean zuzen dadin eska dezake, Parisko akordioaren memorandumeko zuzentarauetan xedatutakoaren arabera. Horren ondorioetarako, 21. artikuluan ezarritako prozedurak aplikatuko dira.

5. Salbuesenezko egoeretan, ontzi baten egoera, oro har, nabarmen akastuna denean, agintari eskudunak ontzi horren ikuskatzea eten dezake, alde arduradunek beharrezko neurriak hartu arte bermatzeko ontziak hitzarmenetan xedatutako baldintza egokiak betetzen dituela.

6. Ontzia ibilgetzen bada, agintari eskudunak esku-hartzea beharrezkotzat jotzeko izan diren inguruabar guztiak jakinaraziko dizkio, berehala, banderako estatuko administrazioari edo, hari ezin zaionean, kontsulari edo, ezin bada, estatu horren hurbileneko ordezkari diplomatikoari. Jakinarazpena idatziz egingo da, eta ikuskatzearen txostena ere emango da. Gainera, egoki denean, jakinaren gainean jarriko dira, halaber, sailkapen-ziurtagiriak edo arauzko ziurtagiriak egiteko ardura duten onetsiriko erakundeak edo horretarako izendatutako ikuskatzaileak, hitzarmenei jarraituz.

7. Zuzentzarau honetaz gain, beste preskripzio batzuk ere aplikatu ahal izango dira, portua zuzentzen duen estatuaren kontrolari lotutako jakinarazpen- eta informatze-prozedurei buruzko hitzarmenetan jasotakoak, hain zuzen ere.

8. Portua zuzentzen duen estatuak kontrol-eginkizunak egiten dituen zuzentzarau honen arabera, ahal duen guztia egingo du ontzia bidegabe atzeratu edo ibilgetu ez dadin. Ontzia bidegabe ibilgetzen edo atzeratzen bada, jabeak edo ustiatzaileak eskubidea izango du jasandako kalte guztien ordaina jasotzeko. Bidegabeko ibilgetze edo atzerapenengatiko erreklamaziorik egiten bada, jabeak edo ustiatzaileak bere gain hartu beharko du frogaren karga.

9. Portuetan pilaketa handirik egon ez dadin, agintari eskudunak baimendu dezake ibilgetuta dagoen ontzi bat portu bereko beste toki batera eramatea, baldin lekualdatze hori modu seguruan egin badaiteke. Hala ere, portuan pilaketak izateko arriskua ezingo da argudio gisa erabili ontzi bat ibilgetzea edo ibilgetzea bertan behera uztea erabakitzeko.

Portuko agintariak edo erakundeak lankidetzan jardungo dute agintari eskudunarekin, ibilgetuta dauden ontziak errazago har daitezten.

10. Ibilgetzeko jakinarazpen bat egiten denean, lehenbailehen emango zaie horren berri portuko agintari edo erakundeei.

20.

artikulua

Errekurts

oak

1. Ontzi baten jabeak edo ustiatzaileak edo estatu kidean duen ordezkariak eskubidea izango du agintari eskudunak hartutako ibilgetzeko edo sarrera ukatzeko erabakiaren aurka errekurtsua jartzeko. Errekurtsuak ez du etengo ibilgetzea edo sarrera-ukatzea.

2. Estatu kideek helburu horretarako errekurtsuak aurkezteko prozedura egokiak ezarri eta edukiko dituzte, estatu bakoitzeko legediarekin bat.

3. Agintari eskudunak errekurtsua jartzeko eskubideen berri emango dio, egokiro, 1. paragrafoan aipatutako ontziko kapitainari. Halaber, jarduteko modalitate egokiak zein diren ere jakinaraziko dio.

4. Ontzi baten jabeak edo ustiatzaileak edo haren ordezkariak aurkeztutako errekurtsuaren ondorioz ibilgetze edo sarrera-ukatzeko bat atzera botatzen edo aldatzen denean:

a) Estatu kideek zainduko dute ikuskatzeen datu-basea aipatutakoarekin bat egunera dadin, berandutu gabe.

b) Ibilgetzea edo sarrera-ukatzeko agindu duen estatu kideak bermatuko du 26. artikuluari jarraikiz argitaratuko den informazioa zuzenduko duela, erabakia ematen duenetik hurrengo 24 orduen barruan.

21. artikulua

Ikuskatzeen eta ibilgetzeen jarraipena

c) 1. Ikuskatze-portuan ezin badira konpondu 19. artikuluko 2. paragrafoan aipatutako akatsak, estatu kide horretako agintari eskudunak kasuan kasuko ontziari baimena eman diezaioteko ibilgeturik dagoen portutik hurbilen dagoen ontziola egokienera joan dadin, justifikatu gabeko berandutzerik gabe, ontziola hartan jarraipena egiteko neurriak har daitezten. Ontziola kapitainak eta kasuan kasuko agintariak aukeratuko dute, betiere banderako estatuko agintari eskudunak jarritako eta estatu kide horrek hitzartutako baldintzak betetzen badira. Baldintza horiek ziurtatu beharko dute bidaiarien eta tripulazioaren segurtasun eta osasunerako eta beste ontzientzako arriskurik eragin gabe ibili ahalko dela ontzia itsasoan, eta ez dela izango mehatxu onartezina itsasoko ingurumenerako.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Ontzi batek Nazioarteko Itsas Erakundearen A.744(18) Ebazpena bete ez duelako erabaki bada ontzi hori ontziolara eramatea (dela dokumentazio-arazoak direla medio, dela ontziaren egiturako akatsak edo hutsak direla-eta), agintari eskudunak eska dezake beharrezko lodiera-neurketak ibilgetu den portuan bertan egin daitezela, ontziari handik irteten utzi baino lehen.

2. Lehenengo paragrafoan aipatutako inguruabarrak agertzen direnean, ikuskatzea egin den estatu kideko portuko agintari eskudunak bidaiaren baldintza guztien berri emango die honako hauei: ontziola dagoen estatuko agintari eskudunari, 19. artikuluko 6. paragrafoan aipatutako aldeei eta bestelako edozein agintariri, hala behar bada.

Jakinarazpena jasoko duen estatu kideko agintari eskudunak hartuko dituen neurrien berri emango dio agintari jakinarazleari.

4. Estatu kideek beharrezko neurriak hartuko dituzte Erkidegoko portu edo ainguraleku orotarako sarrera uka dakien 1. paragrafoan aipatu diren eta honako hauetakoren bat egiten duten ontziei:

- a) ikuskatze-portuan edozein estatu kideko agintari eskudunak ezarritako baldintzak bete gabe itsasoratzen direnei; edo
- b) uko egiten dienei hitzarmenetako preskripzio aplikagarriak betetzeari, adierazitako ontzian ez agertuz.

Ukatze horrek bere horretan iraungo du jabeak edo ustiatzaileak frogatzen duen arte ontziak guztiz betetzen dituela hitzarmenetako aplikagarri diren agindu guztiak eta ontzia akastuntzat jo den estatu kideko agintari eskuduna konponketekin ados agertu arte.

5. Laugarren paragrafoko a) idatz-zatian aipatutako inguruabarrak agertzen direnean, ontzia akastuntzat jo duen estatu kideko agintari eskudunak berehala ohartaraziko ditu gainerako estatu kide guztietako agintari eskudunak.

Laugarren paragrafoko b) idatz-zatian aipatutako egoeretan, ontziola dagoen estatu kideko agintari eskudunak berehala ohartaraziko ditu gainerako estatu kide guztietako agintari eskudunak.

Estatu kideak, sarrera ukatu aurretik, aholkua eska diezaiokie kasuan kasuko ontziaren banderako estatuko administrazioari.

6. 4. paragrafoan xedatutakoa bete egin behar bada ere, portua zuzentzen duen estatuko kasuan kasuko agintariak baimena eman diezaiokie ontzi bati portu edo ainguraleku jakin batera sartzeko, ezinbesteko kasuetan, segurtasuna bermatzeko lehentasunezko arrazoiak direla-eta, edo kutsadura arriskua murrizteko edo minimizatzeko, edo akatsak konpontzeko, betiere ontziaren jabeak, ustiatzaileak edo kapitainak ontzia sartzeko segurua izango dela bermatzeko neurri egokiak aplikatu ondoren eta estatu kide horretako agintari eskuduna horiekin ados badago.

22. artikulua

Ikuskatzaileen lanbide-profila

1. Ikuskatzeak egingo dituzten ikuskatzaileek XI. eranskinean adierazitako kalifikazio-irizpideak bete beharko dituzte eta portua zuzentzen duen estatuaren kontrolaren arloan agintari eskudunak ikuskatzeak egiteko gaituta egon beharko dute.

2. Portua zuzentzen duen estatuko agintari eskudunak ez badu beharrezko lanbide-ezagutza duen langilerik, agintari eskudun horren ikuskatzaileak beharrezko lanbide-ezagutza duen edonoren laguntza jaso dezake.

3. Agintari eskudunak, portua zuzentzen duen estatuaren kontrola egiten duten ikuskatzaileek eta laguntza emango duten pertsonak ez dute inolako merkataritza-interesik izango ez portuetan ezta ikuskatzeak egingo dituzten ontzietan ere. Ikuskatzaileek ez dute lan egingo derrigorrezko ziurtagiriak edo sailkapen-ziurtagiriak egiten dituzten edo ontzietan ziurtagiri horiek emateko beharrezko azterketak egiten dituzten gobernu kanpoko enpresen kontura, eta enpresa horiek ez dira ikuskatzaileen enplegatzaile izango.

4. Ikuskatzaileek agiri pertsonal bat izango dute, nortasun-agiri itxurakoa. Agiri hori bakoitzari dagokion agintari eskudunak emango die Batzordearen 96/40/EE Zuzentaraua ⁽¹⁾ betez (1996ko ekainaren 25ekoa, portuaren estatuaren kontrolako ikuskatzaileentzako nortasun-txartelaren eredu komuna ezartzen duena).

5. Estatu kideek zainduko dute ikuskatzaileen gaitasuna eta ikuskatzaileek XI. eranskinean jasotako gutxieneko irizpideak betetzen dituztela ikuskatzaileei ikuskatzeak egiteko eskumena eman aurretik; eta, geroago, aldizka, 7. paragrafoan aipatutako prestakuntza-sistemari jarraituz.

6. Estatu kideek ziurtatuko dute ikuskatzaileek prestakuntza egokia jasoko dutela Erkidegoan aplikatzen den portua zuzentzen duen estatuaren kontrol-sisteman egingo diren aldaketen gainean, zuzentarau honetan xedatu bezala eta hitzarmenetan sartutako zuzenketak kontuan hartuta.

7. Estatu kideekin lankidetzan, Batzordeak Erkidegoko sistema bateratu bat egin eta sustatuko du, estatu kideek portua zuzentzen duen estatuaren kontrolako ikuskatzaileen eskumenen ebaluazioa egin eta prestakuntza eman dezaten.

¹ EO L 196, 1996.08.07koa, 8. or.

23. artikulua

Portuko gidarien eta portuko agintarien txostenak

1. Estatu kideek neurri egokiak hartuko dituzte bermatzeko beren portuko gidariak, ontziak porturatzeaz edo portutik aldentzeaz arduratzen direnek, edo estatu kide bateko portu batera doazen ontzietan lanean jardun edo portuan dabiltzanek, berehala ohartarazten dutela portua zuzentzen duen estatuko agintari eskuduna edo, egoki denean, ibar-estatukoa, ohiko eginkizunetan dihardutelarik ageriko arazoren bat ikusten badute, eta arazo horiek ontzia itsasoan modu seguruan ibiltzea kalte dezaketenean edo itsasoko ingurumenerako mehatxu direnean.

2. Portuko agintariak edo erakundeak, ohiko eginkizunetan dihardutenean, ikusten badute portu horretan atrakatuta dagoen ontzi batek ageriko arazoak dituela eta arazo horiek ontziaren segurtasunean eragina izan dezaketela edo itsasoko ingurumenerako mehatxu onartezina izan daitezkeela, berehala emango die horren berri kasuan kasuko portua zuzentzen duen estatuko agintari eskudunari.

3. Estatu kideek gutxienez honako informazio hau jakinaraztera behartuko dituzte portuko gidariak eta agintariak edo erakundeak, ahal bada formatu elektronikoan:

- Ontziaren datuak (izena, Nazioarteko Itsas Erakundearen identifikazio-zenbakia, **dei-izena** eta bandera).
- Nabigazio-informazioa (geldialdia egin duen azken portua eta helmuga-portua).
- Ontzian ikusi diren arazoen deskribapena.

4. Estatu kideek ziurtatuko dute neurri egokiak hartuko direla portuko gidariak eta agintariak edo erakundeak jakinarazitako arazo nabarmenen jarraipena egiteko. Gainera, hartutako neurrien erregistro zehatzak egin eta gordeko dituzte.

5. Batzordeak, 31. artikuluko 2. paragrafoan aipatutako kontrol bidezko arautze-prozesuaren arabera, artikuluko honen aplikazio-neurriak har ditzake, prozedura normalizatuak eta formatu elektroniko normalizatu bat barne, portuko gidariak eta agintariak edo portuko erakundeak ikusitako arazo nabarmenak jakinarazteko, eta estatu kideek hartutako ondoz ondoko neurrien berri emateko.

24. artikulua

Ikuskatzeen datu-basea

1. Batzordeak ikuskatzeen datu-basea egin, gorde eta eguneratuko du, Parisko akordioaren memorandumen esparruan eskuratutako esperientzian eta ezagutzan oinarrituta.

Ikuskatzeen datu-basean jasoko da zuzentarau honi jarraikiz sortutako ikuskatze-sistema aplikatzeko beharrezko informazio

guztia, eta XII. eranskinean ezarritako eginkizunak barnean izango ditu.

2. Estatu kideek neurri egokiak hartuko dituzte bermatzeko bidezko epean eramango dela ikuskatzeen datu-basera beren portu eta ainguralekuean geldialdia egingo duen edozein ontziren benetako iriste-orduari, irtete-orduari eta kasuan kasuko portuaren identifikazioari buruzko informazioa. Informazio hori guztia datu-basera eramango da itsasoko informazioa trukatzeko «SafeSeaNet» Erkidegoko sistemaren bitartez (2002/59/EE Zuzentarauko 3. artikuluko s) idatz-zatian aipatu da sistema hori). Behin informazio hori SafeSeaNet sistemaren bidez ikuskatzeen datu-basera eraman denean, estatu kideek ez dute daturik eman beharrik izango, zuzentarau honetako XIV. eranskinean 1.2 eta 2. puntuetako a) eta b) idatz-zatietan xedatutakoarekin bat.

3. Estatu kideek ziurtatuko dute zuzentarau honen arabera egingo diren ikuskatzeei lotutako informazioa ikuskatzeen datu-basera eramango dela ikuskatze-txostena bukatu edo ibilgetzea bertan behera utzi bezain laster.

Estatu kideek ziurtatuko dute ikuskatzeen datu-basera eramandako informazioa 72 orduko epean baliozkotuko dela, argitara dadin.

4. Estatu kideek emandako ikuskatzeen datu-basea oinarri hartuta, Batzordeak ikuskatzeen datu-basetik eskura ditzake Zuzentarau hau aplikatzeari buruzko datu guztiak, bereziki honako hauei buruzkoak: ontziaren arrisku-profila, ikuskatu behar diren ontziak, ontzien mugimendu-datuak eta estatu kide bakoitzaren ikuskatzeak egiteko konpromisoak.

Estatu kideek ikus dezakete ikuskatzeen datu-basean jasota dagoen informazio guztia, zuzentarau honetako ikuskatze-prozedurak egiteko.

Estatu kideek eta Parisko akordioaren memoranduma sinatu zuten besteek ikus ditzakete ikuskatzeen datu-basean sartu dituzten datu guztiak eta beren bandera eramango duten ontziei buruzko datu guztiak.

25. artikulua

Informazioa trukatzea eta lankidetzia

Estatu kide guztiek zainduko dute beren portuko agintari edo erakundeak eta dagozkien gainerako agintari edo erakundeak eskura duten honako informazio hau ematen dietela portua zuzentzen duen estatuaren kontrolaren arloko agintari eskudunari:

- III. eranskinaren eta 9. artikuluko arabera jakinarazitako informazioa.
- Honako zuzentarau hauen arabera informaziorik eman ez duten ontziei buruzko informazioa: zuzentarau hau; Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2000/59/EE Zuzendaraua (¹),

¹ EO L 332, 2000.12.28koa, 81. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

2000ko azaroaren 27koa, ontziek sortutako hondakinak eta karga-hondarrak hartzen dituzten portuetako instalazioei buruzkoa; eta 2002/59/EE Zuzentaraua. Eta 725/2004 (EE) Erregelamendua, egoki bada.

- 2000/59/EE Zuzentzarauko 7. edo 10. artikuluko xedapenak bete gabe itsasoratu diren ontzietan buruzko informazioa.
- Babes-arrazoiak direla-eta, porturako sarrera ukatu zaien edo portutik kanporatu diren ontzietan buruzko informazioa.
- Arazo nabarmenei buruzko informazioa, 23. artikuluekin bat.

26. artikulua

Informazioa argitara ematea

Batzordeak Interneten webgune bat jarriko du jendearen eskura. Webgune horretan ikuskatzei, ibilgetzei eta sartzeko debekuei buruzko informazioa jasoko da, XIII. eranskinaren arabera, eta Parisiko akordioaren memorandumaren esparruan eskuratutako ezagutza eta esperientzia oinarri hartuta.

27. artikulua

Araudia gutxi edo oso gutxi betetzen duten konpainien zerrenda argitara ematea

Batzordeak, aldizka argitaratuko du araudia gutxi edo oso gutxi bete dutela jo den konpainiei buruzko informazioa Interneteko webgune publiko batean, hiru hilabeteko denbora-aldian edo luzeagoan, ontziaren arrisku-profila zehazte aldera (I. eranskineko I. zatian adierazi bezala).

Batzordeak artikulua hau aplikatzeko arauak ezarriko ditu, eta, bereziki, argitaratzeko modalitateak zehaztuko ditu, 31. artikuluko 2. paragrafoan jasotako arautze-prozeduraren arabera.

28. artikulua

Kostuak ordaintzea

1. Baldin 13. eta 14. artikuluetan aipatutako ikuskatzeek egiaztatzen edo ezagutzera ematen badute akatsak daudela ontzia ibilgetzea justifikatzen duen hitzarmen batekiko aginduetan, jabeak edo ustiatzaileak edo portua zuzentzen duen estatuan dituen ordezkariak beren gain hartuko dute ikuskatzearen kostu osoa, edozein kontabilitate-aldi arruntetan zehar.
2. Ontziaren jabeak edo ustiatzaileak ordaindu beharko du 16. artikuluan eta 21. artikuluko 4. paragrafoan xedatutakoaren arabera estatu kide bateko agintari eskudunak egingo dituen ikuskatzeen kostu osoa.
3. Ontzi bat ibilgetzen denean, ontziaren jabeak edo ustiatzaileak ordaindu beharko du portuan ibilgetuta izatearen kostu osoa.
4. Ibilgetzea ez da bertan behera utziko kostu osoa ordaintzen den arte edo berme nahikoa eman arte.

29. artikulua

Zuzentaraua aplikatzearen jarraipena egiteko eman beharko diren datuak

Estatu kideek Batzordeari emango diote XIV. eranskinaren zerrendatutako informazioa, han bertan adierazitako maiztasunarekin.

30. artikulua

Estatu kideen jokaera eta zuzentaraua betetzen duten ala ez zaintzea

Batzordeak beharrezko informazioa bilduko du eta estatu kideetara bisitak egingo ditu, zuzentarau hau era eginkorren aplikatuko dela bermatzeko eta portua zuzentzen duen estatuen kontrolaren Erkidegoko erregimenaren funtzionamendu orokorra zaintzeko, 1406/2002 (EE) Erregelamenduko 2. artikuluko b) letrako i) tartekiaren arabera.

31. artikulua

Komitearen prozedura

1. Batzordeak Itsas Segurtasunaren eta Itsasontziek eragindako Kutsaduraren Prebentziorako Komitearen («COSS Komitea») laguntza izango du. Komite hori Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2099/2002 (EE) Erregelamenduko ⁽¹⁾ 3. artikulua ezarritakoa betez sortu da.

2. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaionean, 1999/468/EE Erabakiko 5. eta 7. artikulua aplikatuko dira, eta 8. artikuluan xedatutakoa ere beteko da.

1999/468/EE Erabakiko 5. artikuluko 6. paragrafoan jasotako epea hiru hilabetekoa izango da.

3. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaionean, 1999/468/EE Erabakiko 5. bis artikuluko 1etik 4ra bitarteko paragrafoak eta 7. artikulua aplikatuko dira, eta 8. artikuluan xedatutakoa ere beteko da.

32. artikulua

Aldatzeko prozedura

Batzordeak honako hauek egin ditzake:

- a) eranskinak egokitu –I. eranskina salbu–, eranskinotan honako hauek sartzeko: itsasoko segurtasunari eta itsasoa babesteari buruzko Erkidegoko legedian egin diren eta indarrean dauden aldaketak; kasuan kasuko nazioarteko erakundeen nazioarteko ebazpen, kode eta hitzarmenetan egindako aldaketak; eta Parisiko akordioaren memorandumaren bilakaerak eragindakoa.

¹ EO L 324, 2002.11.29koa, 1. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

b) Nazioarteko hitzarmen, protokolo, kode eta ebazpenetan ageri diren eta, zuzentarau honen ondorioetarako egoki diren Erkidegoko araudietan jasotzen diren definizioak aldatu.

Zuzentarau honetako funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak 31. artikuluko 3. paragrafoan jasotako kontrol bidezko arautze-prozesuaren arabera hartuko dira.

2. artikuluan jasotako nazioarteko agiriei egindako zuzenketak zuzentarau honen aplikazio-eremutik kanpo gera daitezke, 2099/2002 (EE) Erregelamenduko 5. artikulua betez.

33. artikulua

Aplikazio-arauak

31. artikuluko 2. eta 3. paragrafoetan jasotako prozeduren arabera, zenbait artikulua jakinetan (8. artikuluko 4. paragrafoa, 10. artikuluko 3. paragrafoa, 14. artikuluko 4. paragrafoa, 15. artikuluko 4. paragrafoa, 23. artikuluko 5. paragrafoa eta 27. artikulua) aipatzen diren aplikazio-arauak ezartzean, Batzordeak era berezian zainduko du arau horiek kontuan izaten dituztela Erkidegoko ikuskatze-sistemaren arloan eta Parisko akordioaren memorandumaren eskualdean eskuratutako ezagutza espezializatua eta esperientzia.

34. artikulua

Zigorrak

Estatu kideek zigor-araubide bat ezarriko dute zuzentarau hau aplikatzean hartutako estatuko xedapenak betetzen ez dituztenentzat. Orobat, beharrezko neurriak hartuko dituzte zigor horiek ezar daitezken. Ezarritako zigorrek eraginkorrak, neurrizkoak eta disuasiozkoak izan beharko dute.

35. artikulua

Berrikustea

Batzordeak zuzentarau honen aplikazio-egoera aztertuko du, beranduenez ere 2012ko ekainaren 30ean. Honako alderdi hauek aztertuko dira, besteak beste: ea betetzen den ikuskatzeak egiteko Erkidegoko konpromiso orokorra, 5. artikuluan azaldua; estatu kide bakoitzean portua zuzentzen duen estatuaren kontrolaren arduraren ikuskatzaileen kopurua; egindako ikuskatze-kopurua; ea estatu kide bakoitzak betetzen duen ikuskatzeak egiteko hartutako urteroko konpromisoa; eta ea 6., 7. eta 8. artikulua aplikatzen diren.

Batzordeak Europako Parlamentuari eta Kontseiluari emango dio azterketaren emaitzen berri. Batzordeak emaitza horiek hartuko ditu oinarri erabakitzeke ea beharrezkoa den proposatzea zuzentarau hau edo arlo honetako legedi osagarria aldatzeko zuzentzaraurik.

36. artikulua

Aplikatzea eta jakinaraztea

1. Estatu kideek 2010eko abenduaren 31 baino lehen emango eta argitaratuko dituzte zuzentarau hau betetzeko lege-, arau- eta administrazio-xedapenak.

Xedapen horiek 2011ko urtarrilaren 1etik aurrera sartuko dira indarrean.

2. Estatu kideek xedapen horiek onartzen dituztenean, xedapenok aipamena egingo diote zuzentarau honi, edo aipamen horrekin batera azalduko dira argitalpen ofizialetan. Estatu kideek, halaber, adierazi egingo dute indarreko lege-xedapenetan, erregelamenduzko xedapenetan eta administrazio-xedapenetan

zuzentarau honek indargabetzen duen zuzentzarauri buruz egindako erreferentziak zuzentarau honi egindakoak izango direla. Estatu kideek erabakiko dute zer erreferentzia-modalitate erabiliko duten eta nola egingo dituzten aipamenak.

3. Estatu kideek Batzordeari jakinaraziko dizkiote zuzentarau honekin araututako eremuan onartzen diren barne-zuzenbideko xedapen nagusien testuak.

4. Gainera, Batzordeak zuzentarau hau estatu kideetan aplikatzean egindako aurrerapenei buruzko informazioa emango die aldian-aldian Europako Parlamentuari eta Kontseiluari, Erkidegoko ikuskatze-sistema era bateratuan aplika dadin.

37. artikulua

Indargabetzea

Zuzentarau honek, 2011ko urtarrilaren 1etik aurrera, 54/97/EE Zuzentzaraua indargabetuko du –XV. eranskineko A zatian adierazitako Zuzentzarauen bidez aldatu da—. Nolanahi ere, estatu kideek bete egin beharko dute zuzentzarauak estatuko zuzenbidean jasotzeko epeei dagokienez dauzkaten betebeharrak (XV. eranskineko B zatian adierazita daude).

Indargabetutako zuzentzarauri egindako erreferentziak zuzentarau honi egindakotzat hartuko dira, eta XVI. eranskineko korrespondentzia-taularen arabera interpretatuko dira.

38. artikulua

Indarrean sartzea

Zuzentarau hau indarrean sartuko da *Europar Batasuneko Egunkari Ofizialean* argitaratzen denetik hogeit egunera.

39. artikulua

Hartzaileak

Estatu kideak dira zuzentarau honen hartzaileak.

Estrasburgon emana, 2009ko apirilaren 23an.

Europako Parlamentuaren izenean,

Presidentea
H.-G. PÖTTERING

Kontseiluaren izenean,
Presidentea
P. NECAS

ANEXO I

**ELEMENTOS DEL SISTEMA COMUNITARIO DE INSPECCIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
(a que se refiere el artículo 5)**

El sistema comunitario de inspección por el Estado rector del puerto comprenderá los elementos siguientes:

I. Perfil de riesgo del buque

El perfil de riesgo del buque se determina mediante una combinación de los siguientes parámetros genéricos e históricos:

1. Parámetros genéricos**a) Tipo de buque**

Se consideran de mayor riesgo los buques de pasaje, buques tanque petroleros o quimiqueros, gaseros y graneleros.

b) Edad del buque

Se considera que los buques con más de 12 años de antigüedad presentan mayor riesgo.

c) Historial del Estado de abanderamiento

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un alto índice de inmovilizaciones en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un bajo índice de inmovilizaciones en la Comunidad y la región del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado en el que se haya concluido una auditoría y, en su caso, un plan de medidas correctoras tanto de conformidad con el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI Tan pronto como se adopten las medidas a que se hace referencia en el artículo 10, apartado 3, los Estados de abanderamiento de dichos buques deberán demostrar que cumplen el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.

d) Organizaciones reconocidas

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques cuyos certificados hayan sido expedidos por organizaciones reconocidas con rendimientos bajos o muy bajos en relación con que tengan un historial malo o muy malo en lo que respecta a sus índices de inmovilización en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques cuyos certificados haya sido expedidos por organizaciones reconocidas con un rendimiento alto en relación con sus índices de inmovilización en la Comunidad y la región del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques provistos de certificados expedidos por organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n° 391/2009.

e) Historial de la empresa

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques de compañías que tengan un historial malo o muy malo, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques de compañías que tengan un rendimiento alto, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.

2. Parámetros históricos

- i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que hayan sido inmovilizados más de una vez.
- ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que, durante las inspecciones realizadas en el período mencionado en el anexo II hayan presentado menos del número de deficiencias indicado en el anexo II.
- iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que no hayan sido inmovilizados durante el período indicado en el anexo II.

Los parámetros de riesgo se combinarán aplicando una ponderación que refleje la influencia relativa de cada parámetro en el riesgo global del buque para establecer los siguientes perfiles de riesgo de los buques:

- alto riesgo,
- riesgo normal,
- bajo riesgo.

En la determinación de estos perfiles de riesgo, se dará mayor peso a los parámetros relativos al tipo de buque, al historial del Estado de abanderamiento, las organizaciones reconocidas y las compañías.

II. Inspección de buques

1. Inspecciones periódicas

Las inspecciones periódicas se realizarán a intervalos predeterminados. Su frecuencia estará determinada por el perfil de riesgo del buque. El intervalo entre inspecciones periódicas de buques de alto riesgo no excederá de seis meses. El intervalo entre las inspecciones periódicas de buques de otros perfiles de riesgo se incrementará a medida que disminuya el riesgo.

Los Estados miembros inspeccionarán periódicamente los buques que se especifican a continuación:

- todo buque con un perfil de riesgo alto que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos seis meses. Los buques de alto riesgo podrán ser inspeccionados a partir del quinto mes,
- todo buque con un perfil de riesgo normal que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos 12 meses. Los buques de riesgo normal podrán ser inspeccionados a partir del décimo mes,
- todo buque con un perfil de riesgo bajo que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos 36 meses. Los buques de bajo riesgo podrán ser inspeccionados a partir del vigesimocuarto mes.

2. Inspecciones adicionales

Serán sometidos a inspección, con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica, los buques a que se apliquen los siguientes factores imperiosos inesperados. No obstante, quedará al criterio profesional del inspector la necesidad de llevar a cabo una inspección adicional sobre la base de factores inesperados.

2A. Factores imperiosos

Los buques que hagan escala en puertos comunitarios se someterán a inspecciones periódicas a intervalos regulares, y a inspecciones adicionales cuando surjan factores inesperados o imperiosos.

- Los buques objeto de suspensión o retirada de clase por razones de seguridad desde la última inspección realizada en la Comunidad o la región del MA de París.
- Los buques objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro.
- Los buques que no se puedan identificar en la base de datos de inspecciones.

- Los 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.

2B. Factores inesperados

Los buques a los que se apliquen los siguientes factores inesperados podrán ser inspeccionados con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica. La decisión de realizar tal inspección adicional quedará al criterio profesional de la autoridad competente:

- Buques que hayan incumplido la versión aplicable de la Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al Mar Báltico.
- Los buques que lleven certificados expedidos por una organización que en su momento fue organización reconocida, pero cuyo reconocimiento le fue retirado después de la última inspección realizada en la Comunidad o la región del MA de París.
- Los buques en relación con los cuales el práctico o las autoridades u organismos portuarios hayan notificado anomalías aparentes que puedan suponer una merma de la seguridad de su navegación o una amenaza para el medio ambiente, con arreglo al artículo 23 de la presente Directiva.
- Los buques que hayan incumplido las prescripciones aplicables en materia de notificación mencionadas en el artículo 9 de la presente Directiva, en las Directivas 2000/59/CE, 2002/59/CE y, si procede, en el Reglamento (CE) n° 725/2004.
- Los 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 su funcionamiento, 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.
- Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización hace más de tres meses.
- Los buques sobre los cuales se hayan notificado deficiencias pendientes, excepto aquellos cuyas deficiencias habían de rectificarse dentro de los catorce días siguientes a su partida, y excepto aquellas deficiencias que debían rectificarse antes de su partida.
- Los buques sobre los cuales se hayan notificado problemas relativos a la carga, en particular si se trata de cargas nocivas y peligrosas.
- Los buques que hayan sido utilizados con peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.
- Los buques sobre los que una fuente fiable haya informado del efecto de que sus parámetros de riesgo difieren de los declarados, y cuyo nivel de riesgo sea por tanto superior.

3. Sistema de selección

3A. Los buques que tengan un índice de prioridad I serán inspeccionados como sigue:

- a) se realizarán inspecciones ampliadas de:
 - todo buque de alto riesgo que no haya sido inspeccionado en los últimos seis meses,
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;
- b) se realizará una inspección inicial o, si ha lugar, una inspección más detallada de:
 - todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;

- c) cuando se presenten factores imperiosos:
- se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de todo buque que tenga un perfil de riesgo elevado y de todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,
 - se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, buques cisterna quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.
- 3B. Cuando la autoridad competente decida inspeccionar a un buque que tiene asignado un índice de prioridad II, serán de aplicación las disposiciones siguientes:
- a) se realizará una inspección ampliada de:
- todo buque que tenga un perfil de riesgo alto y que no haya sido inspeccionado en los últimos cinco meses,
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, y
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;
- b) se realizará una inspección inicial o una inspección ampliada, según corresponda, de:
- todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, o
 - todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;
- c) cuando se presenten factores inesperados:
- se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de cualquier buque que tenga un perfil de riesgo alto y de cualquier buque de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,
 - se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, buques cisterna, quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.
-

ANEXO II

DETERMINACIÓN DEL PERFIL DE RIESGO DEL BUQUE

(a que se refiere el artículo 10, apartado 2)

Parámetros genéricos		Perfil					
		Buque de riesgo alto (BRA)		Buque de riesgo normal (BRN)	Buque de riesgo bajo (BRB)		
Parámetros genéricos		Criterios	Puntos de ponderación	Criterios	Criterios		
1	Tipo de buque	Químico Cisterna Gasero Petrolero Granelero De pasaje	2	Buque de riesgo ni alto ni bajo	Todos los tipos		
2	Edad del buque	todos los tipos > 12 años	1		Todas las edades		
3a	Pabellón	Lista NGB	Negra – RMA, RA, RM a RA		2	Blanca	
			Negra – RM		1		
3b		Auditoría de la OMI	—		—	Sí	
4a	Organización reconocida	Historial	A		—	—	Alto
			M		—	—	—
			B		Bajo	1	—
			MB		Muy bajo	—	—
4b		Reconocida por la UE	—		—	Sí	
5	Compañía	Historial	A	—	—	Alto	
			M	—	—	—	
			B	Bajo	2	—	
			MB	Muy bajo	—	—	
Parámetros históricos							
6	Número de deficiencias registradas en cada inspección en los 36 meses anteriores	Deficiencias	No susceptible de inspección	—	≤ 5 (y por lo menos una inspección efectuada en los 36 meses anteriores)		
7	Número de inmovilizaciones en los 36 meses anteriores	Inmovilizaciones	≥ 2 inmovilizaciones	1	Ninguna inmovilización		

Los BRA son los buques que cumplen criterios hasta un valor total de 5 o más puntos de ponderación.

BRB son los buques que cumplen todos los criterios de los parámetros de riesgo bajo.

BRN son los buques que son ni BRA ni BRB.

ANEXO III

NOTIFICACIÓN

(a que se refiere el artículo 9, apartado 1)

Información que se facilitará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1.

La información que se especifica seguidamente se presentará a la autoridad u organismo portuario o a la autoridad u organismo designado a tal efecto al menos con tres días de antelación respecto de la fecha de llegada al puerto prevista o antes de abandonar el puerto o fondeadero en caso de que se prevea que el viaje vaya a durar menos de tres días.

- a) identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI);
 - b) duración prevista de la escala;
 - c) en el caso de los buques tanque:
 - i) configuración: casco único, casco único con SBT, doble casco,
 - ii) condiciones de los tanques de carga y de lastre: llenos, vacíos, inertes,
 - iii) volumen y naturaleza de la carga;
 - d) operaciones previstas en el puerto o fondeadero de destino (carga, descarga, otras);
 - e) reconocimientos e inspecciones obligatorias previstas y labores importantes de mantenimiento y reparación que hayan de efectuarse durante la estancia en el puerto de destino;
 - f) fecha de la última inspección ampliada de la región del MA de París.
-

ANEXO IV

LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS**(a que se refiere el artículo 13, apartado 1)**

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. — Certificado de seguridad para buque de pasaje.
 - Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
 - Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
 - Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
 - Certificado de exención, incluida la lista de cargas, según proceda.
 - Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de protección del buque (CPIB).
4. Registro sinóptico continuo.
5. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
 - Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
6. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
 - Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
7. Certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos.
8. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
9. Certificado internacional de francobordo (1966).
 - Certificado internacional de exención de francobordo.
10. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
11. Libro registro de carga.
12. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad.
13. Certificados o cualesquiera otros documentos requeridos con arreglo a las disposiciones del STCW 78/95.
14. Certificados médicos (véase el Convenio n° 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente de mar).
15. Cuadro indicativo de la organización del trabajo a bordo (Convenio n° 180 de la OIT y STCW 78/95).
16. Registros de las horas de trabajo y descanso de la gente de mar (Convenio n° 180 de la OMI).
17. Información sobre la estabilidad.
18. 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 74, capítulo IX).
19. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria expedidos por la organización reconocida de que se trate (solo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una organización reconocida).

20. Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas.
21. Certificado de seguridad para nave de gran velocidad y permiso de utilización para nave de gran velocidad.
22. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.
23. Diario del buque en el que se hayan registrado los ensayos y ejercicios, incluidos ejercicios de protección, y libro de registro de la inspección y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento y de lucha contra incendios.
24. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.
25. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.
26. En el caso de petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.
27. Cuadro de obligaciones, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.
28. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos
29. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros)
30. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto
31. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.
32. Documento de autorización para transporte de grano.
33. Manual de sujeción de la carga.
34. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.
35. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.
36. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperación SAR.
37. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.
38. Cuadernillo del granelero.
39. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga.
40. 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).
41. Certificado prescrito por la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo ⁽¹⁾.
42. Certificado prescrito por el Reglamento (CE) n° 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente ⁽²⁾.
43. Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.
44. Certificado internacional de reducción de la contaminación por aguas residuales.

⁽¹⁾ Véase la página 128 del presente Diario Oficial.

⁽²⁾ Véase la página 24 del presente Diario Oficial.

ANEXO V

EJEMPLOS DE «MOTIVO FUNDADO»**(a que se refiere el artículo 13, apartado 3)**

A. Ejemplos de «motivo fundado» para llevar a cabo una inspección más detallada:

1. Buques definidos en el anexo I, parte II, secciones 2 A y 2 B.
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.
4. Existen indicios de que los miembros de la tripulación no pueden cumplir los requisitos relativos a la comunicación a bordo establecidos en el artículo 18 de la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas ⁽¹⁾.
5. Un título se ha obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.
6. El buque tiene un capitán, oficial o marinero en posesión de un título expedido por un país que no ha ratificado el STCW 78/95.
7. 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.
8. El capitán de un petrolero no puede presentar el registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
9. 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.
10. Se ha emitido una falsa alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación.
11. No se encuentran a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los Convenios.
12. Las condiciones a bordo resultan excesivamente insalubres.
13. 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.
14. 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.
15. Ausencia de cuadros en que figuren la organización del trabajo a bordo y el registro de las horas diarias de trabajo y de descanso de la gente de mar.

B. Ejemplos de motivos fundados para el control de buques en lo referente a los aspectos de seguridad

1. Durante la inspección inicial del control del Estado rector del puerto, el inspector podrá dictaminar la existencia de motivos fundados que justifiquen la adopción de medidas de control adicionales en relación con la protección si concurren las siguientes circunstancias:
 - 1.1. el certificado internacional de protección del buque no es válido o ha expirado;
 - 1.2. el buque se encuentra en un nivel de protección inferior al del puerto;
 - 1.3. no se han realizado las prácticas de protección del buque;
 - 1.4. están incompletos los registros correspondientes a las últimas interfaces buque-puerto o buque-buque;
 - 1.5. existen pruebas o se ha observado que no pueden comunicarse entre sí miembros clave del personal del buque;
 - 1.6. datos obtenidos de la observación de los aspectos que revelan deficiencias graves en el dispositivo de protección;

⁽¹⁾ DO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

- 1.7. información de terceros, como un informe o una denuncia relativos a la protección;
 - 1.8. el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial y, según el criterio profesional del inspector, uno de los objetivos del buque al solicitar tal certificado fue eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 y de la parte A del Código PBIB una vez transcurrido el período de validez del certificado inicial. La parte A del Código PBIB especifica las circunstancias en que puede expedirse un certificado provisional.
2. Si se determina la existencia de motivos fundados, según lo anteriormente descrito, el inspector informará de inmediato a la autoridad de protección competente (salvo si el inspector es también un oficial de protección debidamente autorizado). La autoridad de protección competente decidirá entonces las medidas de control adicionales necesarias en función del nivel de protección de conformidad con la regla 9 del capítulo XI del Convenio SOLAS 74.
 3. La determinación de motivos fundados distintos de los mencionados corresponderá al oficial de protección debidamente autorizado.
-

ANEXO VI

PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE BUQUES**(a que se refiere el artículo 15, apartado 1)**

Anexo I, «Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto», del MA de París junto con las siguientes instrucciones publicadas por el MA de París en su versión actualizada:

- Instrucción 33/2000/02: Control operativo sobre transbordadores y buques de pasajeros,
 - Instrucción 35/2002/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre cartas electrónicas de navegación,
 - Instrucción 36/2003/08: Orientaciones para la inspección de las condiciones de vida y de trabajo,
 - Instrucción 37/2004/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el Convenio STCW 78/95, tal como ha sido modificado,
 - Instrucción 37/2004/05: Orientaciones para la inspección de las horas de trabajo y descanso,
 - Instrucción 37/2004/10: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre aspectos en relación con la seguridad,
 - Instrucción 38/2005/02: Orientaciones para el control, por parte de los oficiales del Estado rector del puerto, del registro de datos de los viajeros,
 - Instrucción 38/2005/05: Orientaciones sobre el anexo I del Convenio Marpol 73/78,
 - Instrucción 38/2005/07: Orientaciones para el control del régimen de evaluación de las condiciones de petroleros de casco único,
 - Instrucción 39/2006/01: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el código ISM,
 - Instrucción 39/2006/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el control del GMDSS,
 - Instrucción 39/2006/03: Introducción de mejoras en la lista de control de prohibiciones y notificaciones,
 - Instrucción 39/2006/10: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto para el examen de los tanques de lastre y principales simulaciones de cortes en el suministro eléctrico (prueba del apagón),
 - Instrucción 39/2006/11: Orientaciones para el control de la estructura de los graneleros,
 - Instrucción 39/2006/12: Código de buenas prácticas para los oficiales de control del Estado rector del puerto,
 - Instrucción 40/2007/04: Criterio para evaluar la responsabilidad de las organizaciones reconocidas,
 - Instrucción 40/2007/09: Orientaciones para los inspectores de control del Estado rector del puerto por lo que se refiere al cumplimiento del anexo VI del Convenio Marpol 73/78.
-

ANEXO VII

INSPECCIÓN AMPLIADA DE BUQUES**(a que se refiere el artículo 14)**

La inspección ampliada se refiere, en particular, a las condiciones globales de las siguientes zonas de riesgo:

- documentación,
- condiciones estructurales,
- condiciones de estanqueidad,
- sistemas de emergencia,
- comunicaciones por radio,
- operaciones de carga,
- seguridad contra incendios,
- alarmas,
- condiciones de vida y de trabajo,
- equipos de navegación,
- equipos de salvamento,
- mercancías peligrosas,
- maquinaria de propulsión y auxiliar,
- prevención de la contaminación.

Además, 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 incluirá la comprobación de puntos específicos de las zonas de riesgo en función del tipo de barco inspeccionado, tal como se establece en el artículo 4, apartado 3.

ANEXO VIII

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DENEGACIÓN DE ACCESO A LOS PUERTOS Y FONDEADEROS SITUADOS DENTRO DE LA COMUNIDAD**(a que se refiere el artículo 16)**

1. Cuando se reúnan las condiciones descritas en el artículo 16, apartado 1, la autoridad competente del puerto en que se haya dictado la tercera inmovilización del buque, notificará por escrito al capitán que se dictará una orden de denegación de acceso con efectos desde el momento en que el buque abandone el puerto. La denegación de acceso será aplicable inmediatamente después de que el buque abandone el puerto o fondeadero, una vez rectificadas las deficiencias que condujeron a su inmovilización.
2. La autoridad competente remitirá asimismo copia de la orden de denegación de acceso a la administración del Estado de abanderamiento, la organización reconocida correspondiente, los otros Estados miembros y partes del MA de París, la Comisión Europea, y la Secretaría del Memorando de acuerdo de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la denegación de acceso.
3. Para que se levante la orden de denegación de acceso, el propietario o explotador deberá solicitarlo oficialmente a la autoridad competente del Estado miembro que la haya dictado. Dicha solicitud deberá ir acompañada de un documento, expedido por la administración del Estado de abanderamiento tras la visita a bordo de un inspector debidamente autorizado por esta, que acredite que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los Convenios. La administración del Estado de abanderamiento acreditará ante la autoridad competente que tal visita ha tenido efectivamente lugar.
4. La solicitud de levantamiento de la orden de denegación de acceso también deberá ir acompañada, si procede, de un documento expedido por la sociedad de clasificación en que esté registrado el buque, tras una visita realizada a bordo por uno de sus inspectores, que acredite que el buque es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad. La sociedad de clasificación acreditará ante la autoridad competente que tal visita ha tenido efectivamente lugar.
5. La orden de denegación de acceso solo podrá levantarse cuando haya transcurrido el período de mencionado en el punto del artículo 16 de la presente Directiva y tras una nueva inspección del buque en el puerto acordado.

Si el puerto acordado se encuentra situado en un Estado miembro, la autoridad competente de este último podrá autorizar al buque, a solicitud de la autoridad competente Estado que dictó la orden de denegación de acceso, a entrar en el puerto acordado para que se lleve a cabo la nueva inspección. En tal caso, no se realizará en el puerto operación de carga alguna hasta que se levante la orden de denegación de acceso.
6. Si la inmovilización que motivó la orden de denegación de acceso estuvo motivada al menos en parte por deficiencias en la estructura del buque, la autoridad competente que la dictó podrá exigir que determinados espacios, incluidos los espacios de carga y los tanques, se pongan a disposición de los inspectores en la nueva inspección.
7. La nueva inspección será realizada por la autoridad competente del Estado miembro que dictó la orden de denegación de acceso o bien, con la aquiescencia de dicha autoridad, por la autoridad competente del puerto de destino del buque. La autoridad competente podrá exigir una notificación previa de hasta 14 días para realizar la nueva inspección. Se acreditará, a satisfacción de este Estado miembro, que el buque cumple plenamente las prescripciones aplicables de los Convenios.
8. La nueva inspección consistirá en una inspección ampliada que deberá incluir, como mínimo, los aspectos correspondientes del anexo VII.
9. Todos los costes de esta inspección ampliada serán sufragados por el propietario o el explotador.
10. Si los resultados de la inspección ampliada satisfacen al Estado miembro con arreglo al del anexo VII, se levantará la orden de denegación de acceso y se informará por escrito de tal circunstancia a la compañía.
11. La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado de abanderamiento, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, los demás signatarios del MA de París la Comisión Europea, y la Secretaría del Memorando de acuerdo de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la revocación de la denegación de acceso.
12. La información sobre los buques cuyo acceso a los puertos de la Comunidad haya sido denegado estará disponible en la base de datos de inspecciones y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 y en el anexo XIII.

ANEXO IX

INFORME DE INSPECCIÓN
(a que se refiere el artículo 17)

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: (según consta en el certificado de gestión de la seguridad).
6. Número de identificación OMI.
7. Distintivo de llamada.
8. Arqueo.
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, así como cualquier otra organización, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiere.
12. Organización u organizaciones reconocidas, y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los Convenios aplicables en nombre del Estado de abanderamiento.
13. Nombre y dirección de la compañía o del explotador 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 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. Puerto y fecha de la última inspección intermedia, anual o de renovación y nombre de la organización que la ha realizado.
4. Indicación del tipo de inspección (inspección, inspección detallada, inspección ampliada).
5. Naturaleza de las deficiencias.
6. 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 deficiencias que han justificado la decisión de inmovilización (referencias a los Convenios, cuando corresponda).
 4. Indicación, en su caso, de la responsabilidad de la organización reconocida o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización.
 5. Medidas adoptadas.
-

ANEXO X

CRITERIOS PARA LA INMOVILIZACIÓN DE UN BUQUE**(a que se refiere el artículo 19, apartado 3)**

INTRODUCCIÓN

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

En el punto 3 se incluyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la inmovilización del buque (véase el artículo 19, apartado 4).

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

- a) se hayan cumplido debidamente las prescripciones de la regla 1/11(c) del Convenio SOLAS 74 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;
- b) antes de llegar a puerto, el capitán o el propietario del buque 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;
- c) el buque haya tomado las medidas correctoras adecuadas, a satisfacción de la autoridad, y
- d) 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.

1. Criterios principales

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

Plazos:

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

Criterios:

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

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

2. Aplicación de los criterios principales

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

1. el buque tiene la documentación prescrita;
2. el buque cuenta con una tripulación conforme al documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

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

3. navegar en condiciones seguras durante el viaje;
4. gobernar, conducir y controlar con seguridad la situación del buque durante el viaje;

5. operar en la cámara de máquinas en condiciones de seguridad durante el viaje;
6. mantener su propia capacidad de propulsión y dirección durante el viaje;
7. en caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque durante el viaje;
8. en caso de necesidad, abandonar el buque inmediatamente y en condiciones de seguridad y efectuar operaciones de salvamento durante el viaje;
9. impedir la contaminación del medio ambiente durante el viaje;
10. mantener la estabilidad adecuada durante el viaje;
11. mantener la integridad de estanqueidad adecuada durante el viaje;
12. en caso de necesidad, comunicarse en situaciones de peligro durante el viaje;
13. proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud durante el viaje;
14. proporcionar toda la información posible en caso de accidente.

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

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

3.1. *De carácter general*

La falta de certificados y documentos válidos exigidos por los instrumentos pertinentes. No obstante, los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean parte en un Convenio pertinente o que no hayan aplicado otro instrumento pertinente, no tienen derecho a llevar los certificados establecidos por el Convenio u otro instrumento pertinente. Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debe ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de «tratamiento no más favorable», se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.

3.2. *Ámbitos regulados por el Convenio SOLAS 74*

1. Avería o mal funcionamiento de la propulsión y otras máquinas esenciales, así como de las instalaciones eléctricas.
2. Limpieza insuficiente de la cámara de máquinas, cantidad excesiva de mezclas de agua oleosa en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de extracción de la cámara de máquinas, mal funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.
3. Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como del alumbrado, baterías e interruptores.
4. Mal funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.
5. Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los dispositivos individuales de salvamento, embarcaciones de supervivencia y medios de puesta a flote.
6. Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permitan la utilización para la que están previstos del sistema de detección de incendios, las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, el sistema fijo de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, las válvulas de mariposa de cierre automático, los dispositivos de cierre rápido.
7. Ausencia, deterioro sustancial o mal funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de carga de cubierta de los petroleros.
8. Ausencia, falta de conformidad o deterioro grave de las señales luminosas, visuales o sonoras.
9. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones en situaciones de peligro.

10. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación tomando en cuenta las disposiciones de la Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 74.
 11. Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o toda otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que podrá utilizarse un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) homologado como sustituto de las cartas físicas.
 12. Ausencia de sistemas de extracción de aire que no produzcan chispa en las cámaras de bombas de carga.
 13. Graves deficiencias de las prescripciones operacionales, como se describe en la sección 5.5 del anexo 1 del MA de París.
 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.
 15. No realización del programa de reconocimientos mejorados con arreglo al capítulo XI, Regla 2, del Convenio SOLAS 74.
- 3.3. *Ámbitos regulados por el Código CIQ*
1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.
 2. Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos.
 3. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.
 4. Fuentes de ignición en lugares peligrosos.
 5. Infracciones de las prescripciones especiales.
 6. Superación de la cantidad máxima autorizada por tanque.
 7. Insuficiente protección térmica de productos sensibles.
- 3.4. *Ámbitos regulados por el Código CIG*
1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.
 2. Ausencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o los espacios de servicio.
 3. Mamparos no herméticos.
 4. Esclusas neumáticas defectuosas.
 5. Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas.
 6. Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas.
 7. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.
 8. Ventiladores en la zona de carga no operativos.
 9. Alarmas de presión para los tanques de carga no operativas.
 10. Instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa.
 11. Transporte de sustancias que deben inhibirse sin certificado válido del inhibidor.
- 3.5. *Ámbitos regulados por el LL 66*
1. Zonas importantes con daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento de las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que realizar reparaciones permanentes.

2. Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
 3. La carencia de información suficiente y fiable, en la forma autorizada, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen seguro de estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque.
 4. Ausencia, deterioro sustancial o carácter defectuoso de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.
 5. Sobrecarga.
 6. Ausencia de marcas de calado o marcas de francobordo, o ilegibilidad de las mismas.
- 3.6. *Ámbitos regulados por el anexo I del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de filtrado del agua oleosa, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.
 2. Insuficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.
 3. Libro de registro de hidrocarburos no disponible.
 4. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
 5. Ausencia de los informes de inspección o no conformidad de estos a la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol 73/78.
- 3.7. *Ámbitos regulados por el anexo II del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia de un manual de procedimientos y medios.
 2. Carga no agrupada por categorías.
 3. Libro registro de carga no disponible.
 4. Transporte de sustancias paraoleosas sin que se cumplan las prescripciones o sin un certificado debidamente enmendado.
 5. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
- 3.8. *Ámbitos regulados por el anexo V del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia de un plan de gestión de basuras.
 2. Libro registro de basuras no disponible.
 3. El personal del buque no está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.
- 3.9. *Ámbitos regulados por el STCW 78/95 y la Directiva 2008/106/CE*
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. Prueba de que un título ha sido obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.
 3. Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración del Estado de abanderamiento sobre la dotación de seguridad.
 4. 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.

5. 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.
6. 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.
7. 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.

3.10. *Ámbitos regulados por los Convenios OIT*

1. Alimentos insuficientes para viajar hasta el puerto siguiente.
2. Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.
3. Excesiva falta de higiene a bordo.
4. Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.
5. Ventilación insuficiente en los alojamientos del buque.
6. Cantidad excesiva de basura, bloqueo por instalaciones o carga o cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.
7. Muestras claras de fatiga en el personal de guardia y otro personal de servicio que se dispone a realizar la primera guardia o guardias subsiguientes de relevo.

3.11. *Ámbitos que sin justificar una inmovilización, pueden dar motivo para suspender, por ejemplo, las operaciones de carga*

El mal funcionamiento (o el mantenimiento defectuoso) del sistema de gas inerte, de los dispositivos o de la maquinaria de carga se considerarán razón suficiente para parar la operación de carga.

ANEXO XI

CRITERIOS MÍNIMOS PARA INSPECTORES**(a que se refiere el artículo 22, apartados 1 y 5)**

1. Los inspectores poseerán conocimientos teóricos y experiencia práctica adecuados de los buques y su funcionamiento. Asimismo serán competentes en la ejecución de las prescripciones de los Convenios y los procedimientos pertinentes del control por el Estado rector del puerto. Los conocimientos y competencia en cuanto a la aplicación de las prescripciones internacionales y comunitarias deberán adquirirse mediante programas de formación documentados.
2. Los inspectores deberán reunir los siguientes requisitos mínimos:
 - a) poseer las calificaciones apropiadas obtenidas en una escuela náutica o en una institución de enseñanza marítima, y haber completado el período de embarque pertinente en calidad de oficial, o disponer de una certificación de competencia válida con arreglo a lo dispuesto en el capítulo II/2 o III/2 del STCW 78/95 sin limitaciones por lo que respecta a la zona operativa, la potencia propulsora o el arqueo, o
 - b) haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial mecánico o ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo reconocido por la autoridad competente y haber trabajado como tal durante cinco años como mínimo, o
 - c) estar en posesión de un título universitario o titulación equivalente haber recibido la debida formación y titulación como inspectores en seguridad de buques.
3. Será necesario que el inspector:
 - haya alcanzado un mínimo de un año de servicio como inspector de un Estado de abanderamiento, bien como encargado de reconocimientos y certificación de acuerdo con los Convenios bien participando en la supervisión de las actividades de las organizaciones reconocidas en las que se han delegado tareas reglamentarias, o
 - haya alcanzado un nivel de competencia equivalente mediante un año, como mínimo, de formación sobre el terreno participando en inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto bajo la supervisión de funcionarios expertos encargados del control dicho Estado.
4. Los inspectores a que se refiere el punto 2, letra a), deberán tener una experiencia marítima de al menos cinco años que incluya períodos en el mar como oficiales en la sección de puente o en la sección de máquinas, respectivamente, o como inspectores del Estado de abanderamiento o como subinspectores del Estado rector del puerto. Tal experiencia deberá incluir un período de dos años en el mar, como mínimo, como oficial de puente o de máquinas.
5. Los inspectores deberán poseer capacidad de comunicación verbal y por escrito con los tripulantes en la lengua más comúnmente hablada en el mar.
6. Se aceptará también a inspectores que no reúnan los criterios citados si en la fecha de adopción de la presente Directiva están al servicio de las autoridades competentes de un Estado miembro para el control por el Estado rector del puerto.
7. Cuando en un Estado miembro las inspecciones a que se refiere el artículo 15, apartados 1 y 2, se encomiendan a inspectores encargados del control por el Estado rector del puerto, los inspectores poseerán las calificaciones adecuadas, incluida experiencia teórica y práctica suficiente en el área de la protección marítima. Dichas cualificaciones incluirán normalmente:
 - a) una buena comprensión de la protección marítima y su aplicación a las operaciones que serán examinadas;
 - b) buenos conocimientos prácticos sobre tecnologías y técnicas de protección marítima;
 - c) conocimiento de los principios, procedimientos y técnicas de inspección;
 - d) conocimiento práctico de las operaciones que serán examinadas.

ANEXO XII

FUNCIONES DE LA BASE DE DATOS DE INSPECCIONES**(a que se refiere el artículo 24, apartado 1)**

1. La base de datos de inspecciones incluirá, como mínimo, las siguientes funciones:
 - incluir los datos de inspección de los Estados miembros y de todos los signatarios del MA de París,
 - facilitar datos sobre el perfil de riesgo del buque y los buques a los que corresponde una inspección,
 - calcular los compromisos de inspección de cada Estado miembro,
 - elaborar la lista blanca, así como las listas gris y negra de Estados de abanderamiento, contemplada en el artículo 16, apartado 1,
 - facilitar datos sobre el grado de cumplimiento de la normativa de las compañías,
 - indicar puntos de zonas de riesgo que deben ser objeto de control en cada inspección.
 2. La base de datos de inspección deberá tener capacidad para adaptarse a la evolución futura y para conectarse con otras bases de datos comunitarias sobre seguridad marítima, incluida la red SafeSeaNet, que proporcionará datos sobre las escalas efectivas de buques en puertos de los Estados miembros y, cuando corresponda, con los sistemas de información nacionales pertinentes.
 3. La base de datos de inspección incluirá un hipervínculo hacia el sistema de información Equasis. Los Estados miembros alentarán a los inspectores a consultar las bases de datos públicas y privadas sobre inspecciones de buques accesibles a través del sistema de información Equasis.
-

ANEXO XIII

PUBLICIDAD DE LAS INSPECCIONES, INMOVILIZACIONES Y DENEGACIONES DE ACCESO EFECTUADAS EN LOS PUERTOS Y FONDEADEROS DE LOS ESTADOS MIEMBROS**(a que se refiere el artículo 26, apartado 1)**

1. La información publicada según lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1, incluirá los datos siguientes:
 - a) nombre del buque;
 - b) número de identificación OMI;
 - c) tipo de buque;
 - d) arqueo;
 - e) año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque;
 - f) nombre y dirección de la compañía del buque;
 - g) 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;
 - h) Estado de abanderamiento;
 - i) certificados de clasificación y certificados obligatorios expedidos de conformidad con los Convenios internacionales pertinentes, incluidas sus fechas de emisión y de caducidad, y autoridades u organizaciones expedidoras de cada uno de ellos;
 - j) puerto y fecha de la última inspección intermedia o anual en relación con los certificados citados en la letra i) y mención de la autoridad u organización que ha efectuado la inspección;
 - k) fecha, país, puerto donde tuvo lugar la inmovilización.
 2. Para los buques inmovilizados, la información publicada de conformidad con el artículo 26 incluirá también los elementos siguientes:
 - a) número de inmovilizaciones en los 36 meses previos;
 - b) fecha del levantamiento de la inmovilización;
 - c) días de duración de la inmovilización;
 - d) motivos de la inmovilización, en términos claros y explícitos;
 - e) indicación, en su caso, de la eventual responsabilidad de la organización reconocida que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, condujeron a la inmovilización;
 - f) descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque al que se haya permitido dirigirse al astillero de reparación más próximo;
 - g) si al buque se le ha negado el acceso a un puerto o fondeadero de la Comunidad, motivos de la prohibición, en términos claros y explícitos.
-

ANEXO XIV

**DATOS SUMINISTRADOS EN EL MARCO DEL SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA
(a que se refiere el artículo 29)**

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 actúan en su nombre en el marco del control por el Estado rector del puerto.

La información se transmitirá a la Comisión utilizando el modelo de cuadro siguiente ⁽¹⁾ ⁽²⁾:

Puerto/zona	Número de inspectores a tiempo completo (A)	Número de inspectores a tiempo parcial (B)	Conversión de (B) a tiempo completo (C)	Total (A+C)
Puerto X ... /o zona X				
Puerto Y ... /o zona Y				
Total				

1.2. Número total de buques que han entrado en sus puertos a nivel nacional. La cifra indicará el número de buques a los que se aplique la Directiva que entren en sus puertos a nivel nacional, contados una sola vez.

2. Los Estados miembros:

a) suministrarán a la Comisión cada seis meses una lista detallada de las escalas de los buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga, que hayan entrado en sus puertos o notificado a una autoridad u organismo portuario su llegada a un fondeadero, indicando, para cada movimiento de un buque, el número de identificación OMI de este, la fecha de llegada y el puerto. La lista se facilitará en forma de hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada. La lista se transmitirá en el plazo de cuatro meses tras el fin del período a que correspondan los datos,

y

b) proporcionarán a la Comisión listas separadas de los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga mencionados en la letra a) 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. En la lista figurará, para cada buque, su número de identificación OMI, nombre y ruta cubierta. La lista se facilitará en forma de hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada.

⁽¹⁾ Cuando las inspecciones efectuadas por los inspectores en el marco del control por el Estado rector del puerto solo 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. Cuando un mismo inspector trabaje en más de un puerto o zona geográfica, se contará en cada puerto el equivalente de tiempo parcial aplicable.

⁽²⁾ 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 o la zona geográfica cubierta por un inspector o por un equipo de inspectores, incluidos en su caso varios puertos individuales.

ANEXO XV

PARTE A

Directiva derogada, con sus sucesivas modificaciones**(a que se refiere el artículo 37)**

Directiva 95/21/CE del Consejo
(DO L 157 de 7.7.1995, p. 1)

Directiva 98/25/CE del Consejo
(DO L 133 de 7.5.1998, p. 19)

Directiva 98/42/CE de la Comisión
(DO L 184 de 27.6.1998, p. 40)

Directiva 1999/97/CE de la Comisión
(DO L 331 de 23.12.1999, p. 67)

Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 19 de 22.1.2002, p. 17)

Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 324 de 29.11.2002, p. 53)

Solo el artículo 4

PARTE B

Plazos de incorporación al derecho nacional**(a que se refiere el artículo 37)**

Directiva	Plazo de incorporación al Derecho nacional
Directiva 95/21/CE	30 de junio de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de junio de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de septiembre de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de diciembre de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de julio de 2003
Directiva 2002/84/CE	23 de noviembre de 2003

ANEXO XVI

Tabla de correspondencias
(a que se refiere el artículo 37)

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
Artículo 1, parte introductoria	Artículo 1, parte introductoria
Artículo 1, primer guión	Artículo 1, letra a)
Artículo 1, segundo guión	Artículo 1, letra b)
–	Artículo 1, letra c)
Artículo 2, parte introductoria	Artículo 2, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, parte introductoria	Artículo 2, apartado 1, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, primer guión	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 2, apartado 1, segundo guión	Artículo 2, apartado 1, letra b)
Artículo 2, apartado 1, tercer guión	Artículo 2, apartado 1, letra c)
Artículo 2, apartado 1, cuarto guión	Artículo 2, apartado 1, letra d)
Artículo 2, apartado1, quinto guión	Artículo 2, apartado 1, letra e)
Artículo 2, apartado1, sexto guión	Artículo 2, apartado 1, letra f)
Artículo 2, apartado1, séptimo guión	Artículo 2, apartado 1, letra g)
Artículo 2, apartado1, octavo guión	Artículo 2, apartado 1, letra h)
Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
–	Artículo 2, apartado 3
–	Artículo 2, apartado 4
Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 5
Artículo 2, apartado 4	–
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 7
Artículo 2, apartado 5	Artículo 2, apartado 8
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 10
Artículo 2, apartado 6	Artículo 2, apartado 11
Artículo 2, apartado 7	Artículo 2, apartado 12
Artículo 2, apartado 8	Artículo 2, apartado 13
–	Artículo 2, apartado 14
Artículo 2, apartado 9	Artículo 2, apartado 15
–	Artículo 2, apartado 16
Artículo 2, apartado 10	Artículo 2, apartado 17
–	Artículo 2, apartado 18
–	Artículo 2, apartado 19

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
-	Artículo 2, apartado 20
-	Artículo 2, apartado 21
-	Artículo 2, apartado 22
Artículo 3, apartado 1, párrafo primero	Artículo 3, apartado 1, párrafo primero
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo tercero
Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 3, apartado 1, párrafo cuarto
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo quinto
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo sexto
Artículo 3, apartados 2 a 4	Artículo 3, apartados 2 a 4
-	Artículo 4, apartado 1
Artículo 4	Artículo 4, apartado 2
Artículo 5	-
-	Artículo 5
-	Artículo 6
-	Artículo 7
-	Artículo 8
-	Artículo 9
-	Artículo 10
-	Artículo 11
-	Artículo 12
Artículo 6, apartado 1, parte introductoria	-
-	Artículo 13, apartado 1, parte introductoria
Artículo 6, apartado 1 , letra a)	Artículo 13, apartado 1 , letra a)
-	Artículo 13, apartado 1 , letra b)
Artículo 6, apartado 1 , letra b)	Artículo 13, apartado 1 , letra c)
Artículo 6, apartado 2	-
-	Artículo 13, apartado 2
Artículo 6, apartado 3	Artículo 13, apartado 3
Artículo 6, apartado 4	-
Artículo 7	-
Artículo 7 bis	-
Artículo 7 ter	-
-	Artículo 14
-	Artículo 15
-	Artículo 16
Artículo 8	Artículo 17

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
–	Artículo 18
Artículo 9, apartados 1 y 2	Artículo 1, apartados 1 y 2
Artículo 9, apartado 3, primera frase	Artículo 19, apartado 3
Artículo 9, apartado 3, segunda a cuarta frase	Artículo 19, apartado 4
Artículo 9, apartados 4 a 7	Artículo 19, apartados 5 a 8
–	Artículo 19, apartados 9 y 10
Artículo 9 bis	–
Artículo 10, apartados 1 a 3	Artículo 20, apartados 1 a 3
–	Artículo 20, apartado 4
Artículo 11, apartado 1	Artículo 21, apartado 1
–	Artículo 21, apartado 2
Artículo 11, apartado 2	Artículo 21, apartado 3 párrafo primero
Artículo 11, apartado 3 párrafo primero	–
Artículo 11, apartado 3 párrafo segundo	Artículo 21, apartado 3, párrafo segundo
Artículo 11, apartados 4 a 6	Artículo 21, apartados 4 a 6
Artículo 12, apartados 1 a 3	Artículo 22, apartados 1 a 3
Artículo 12, apartado 4	Artículo 22, apartado 4
–	Artículo 22, apartado 5 a 7
Artículo 13, apartados 1 y 2	Artículo 23, apartado 1 y 2
–	Artículo 23, apartado 3 a 5
Artículo 14	–
Artículo 15	–
–	Artículo 24
–	Artículo 25
–	Artículo 26
–	Artículo 27
Artículo 16, apartados 1 y 2	Artículo 28, apartados 1 y 2
Artículo 16, apartado 2 bis	Artículo 28, apartado 3
Artículo 16, apartado 3	Artículo 28.4
Artículo 17	Artículo 29
–	Artículo 30
Artículo 18	Artículo 31
Artículo 19	Artículo 32
–	Artículo 33
Artículo 19, letra a)	Artículo 34
–	Artículo 35
Artículo 20	Artículo 36

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
–	Artículo 37
Artículo 21	Artículo 38
Artículo 22	Artículo 39
Anexo I	–
–	Anexo I
–	Anexo II
–	Anexo III
Anexo II	Anexo IV
Anexo III	Anexo V
Anexo IV	Anexo VI
Anexo V	Anexo VII
Anexo VI	Anexo X
Anexo VII	Anexo XI
–	Anexo XII
Anexo VIII	Anexo XIII
Anexo IX	Anexo IX
Anexo X	Anexo XIV
Anexo XI	Anexo VIII
Anexo XII	–
–	Anexo XV
–	Anexo XVI