



Bruselas, 28 de noviembre de 2023
(OR. en)

15957/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0165(COD)**

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	15164/23
N.º doc. Ción.:	10126/23 + ADD 1
Asunto:	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto – <i>Orientación general</i>

I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de junio de 2023, la Comisión remitió la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. La propuesta se refiere a una modificación de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto¹.

¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

3. La Directiva 2009/16/CE regula las inspecciones de control por el Estado rector del puerto a escala de la UE. El control por el Estado rector del puerto (CERP) es un sistema de inspección de buques extranjeros en puertos de Estados distintos del Estado de abanderamiento por funcionarios de control del Estado rector del puerto con la finalidad de verificar que la competencia del capitán, los oficiales y la tripulación de a bordo, el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales y, en la Unión Europea, el Derecho de la Unión aplicable. Como tal, es importante para garantizar la seguridad marítima y proteger el medio marino.
4. La revisión de la Directiva tiene los siguientes objetivos específicos:
- actualizar y adaptar la legislación de la UE a las normas y procedimientos internacionales establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) o el Memorando de Acuerdo de París para el Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto;
 - proteger los buques pesqueros, su tripulación y el medio ambiente. Los buques pesqueros más grandes, de eslora superior a veinticuatro metros, no están incluidos en el ámbito del control por el Estado rector del puerto. Un sistema voluntario de control para este tipo de buques aumentaría el nivel de cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y protección del medio ambiente aplicables a estos buques;
 - garantizar una mayor adopción de soluciones digitales. En particular, fomenta la adopción y el uso de certificados preceptivos electrónicos, vinculando su uso al perfil de riesgo del buque que se utiliza para seleccionar los buques que deben inspeccionarse; y
 - garantizar un enfoque eficaz y armonizado para llevar a cabo las inspecciones de control de los buques por el Estado rector del puerto. Esto incluye una mejor selección de los buques para su inspección mediante la reestructuración de aspectos obsoletos del perfil de riesgo del buque y la adición de nuevos componentes a dicho perfil.
5. La Comisión adoptó la propuesta en el marco de su programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT), como una acción consecutiva inmediata a un control de adecuación relativo al transporte marítimo¹, llevado a cabo en 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. La propuesta se basa en los resultados de una evaluación de impacto¹, fundamentada por un estudio externo de apoyo. La evaluación de impacto se presentó y examinó detenidamente en una reunión del grupo de trabajo, y no suscitó dudas entre las delegaciones.

II. EXAMEN POR LAS DEMÁS INSTITUCIONES

7. El 13 de julio de 2023, la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a D.^a Vera Tax (S&D, Países Bajos), que presentó su proyecto de informe el 19 de septiembre. Está previsto que el 7 de diciembre se celebre una votación sobre la propuesta en la Comisión TRAN.
8. El 20 de septiembre de 2023 el Comité Económico y Social Europeo emitió su dictamen sobre la propuesta². El 23 de junio de 2023, el Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir dictamen sobre la propuesta.

III. ESTADO DE LOS TRABAJOS EN EL CONSEJO

9. El Grupo «Transporte Marítimo» debatió la propuesta en varias reuniones que comenzaron en octubre de 2023. Todas las delegaciones expresaron su apoyo general a los objetivos de la propuesta de la Comisión, con el objetivo de mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino.
10. En su reunión del 22 de noviembre, el Comité de Representantes Permanentes confirmó su apoyo al último texto transaccional y recomendó que el Consejo alcanzara una orientación general en la sesión del Consejo TTE (Transporte) del 4 de diciembre de 2023.
11. Se han introducido una serie de cambios en la propuesta de la Comisión. Muchos de estos cambios tienen por objeto garantizar la claridad y la coherencia con las normas y procedimientos internacionales, y en especial con los del Memorando de Acuerdo de París para el Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto (MA de París). Cabe señalar que también hay otras modificaciones de fondo, como se explica a continuación.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. En primer lugar, los Estados miembros cuestionaron la propuesta de la Comisión de incluir dos nuevos criterios en la metodología para calcular el perfil de riesgo de los buques (que es una herramienta para orientar las inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques con mayor probabilidad de deficiencias). El primero de estos criterios se refiere al indicador de intensidad de carbono del buque. Los Estados miembros señalaron que este indicador depende no solo de las condiciones técnicas del buque, sino también de parámetros operativos (como la velocidad del barco), así como de circunstancias externas (patrones comerciales, condiciones climáticas, tiempo de permanencia en el puerto, etc.), lo que implica que no es necesariamente un indicador de mal rendimiento o de la falta de cumplimiento, y por tanto no debería tenerse en cuenta a la hora de calcular el perfil de riesgo del buque.
13. El segundo criterio se refiere a la disponibilidad de certificados electrónicos. Los Estados miembros subrayaron que se trata de un elemento administrativo que está fuera del control del buque, ya que la decisión de utilizar o no certificados electrónicos depende del Estado de abanderamiento. Por ello, los certificados electrónicos no son un indicador de la condición del buque o de si cumple los instrumentos obligatorios de la OMI y la UE, y tampoco debería tenerse en cuenta en el cálculo del perfil de riesgo del buque.
14. En segundo lugar, en el artículo 3 la Comisión proponía introducir un sistema voluntario de control para buques pesqueros de más de veinticuatro metros de eslora, que hasta ahora estaban excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva. Los Estados miembros estuvieron de acuerdo con este enfoque, ya que puede aumentar el nivel de cumplimiento de estos buques. Sin embargo, como se trata de un sistema voluntario, los Estados miembros consideran que las modalidades de dicho régimen específico de control por el Estado rector del puerto no deberían establecerse en actos de ejecución, sino a través de directrices adoptadas por la Comisión en cooperación con el MA de París.
15. En tercer lugar, se realizaron varios cambios para permitir una mayor flexibilidad a las autoridades de control del Estado rector del puerto. En el artículo 14, apartado 4, la Comisión proponía que se llevaran a cabo inspecciones ampliadas por al menos dos funcionarios de control del Estado rector del puerto. Sin embargo, el número de inspectores necesarios depende de varios factores y en muchos casos sería innecesario y complicado movilizar a más de un inspector. Los Estados miembros consideran que las autoridades de control del Estado rector del puerto deberían conservar la flexibilidad para organizar su trabajo a este respecto. De manera similar, el requisito de que un informe de inspección sea siempre validado por un funcionario de control del Estado rector del puerto que no formara parte del equipo que llevó a cabo la inspección se consideró demasiado estricto. El artículo 24, apartado 3, se modificó para permitir mayor flexibilidad.

16. En cuarto lugar, con el fin de evitar imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral que no tengan puertos marítimos y que puedan comprobar que, del número total de buques que hayan hecho escala cada año en sus puertos de aguas interiores en el período de los tres años precedentes, menos del 5 % entra en el ámbito de aplicación de la Directiva, dichos Estados podrán establecer excepciones a la transposición de la Directiva (artículo 2 y considerando 20 *ter*). Esto implicaría que, siempre que se cumplan estas condiciones, dichos Estados miembros no estarían obligados a transponer la Directiva.
17. Por último, el plazo de transposición propuesto por la Comisión (un año tras la entrada en vigor de la Directiva modificativa) se ampliaría a cuatro años.
18. En esta fase del procedimiento, la Comisión mantiene una reserva de procedimiento sobre todas las enmiendas a su propuesta.

IV. CONCLUSIONES

19. En vista de lo anterior, se invita al Consejo a que acuerde una orientación general sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, sobre la base del texto transaccional que figura en el anexo del presente informe.
-

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ establece normas sobre el sistema de inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto, mediante el cual se controlan los buques susceptibles de ser inspeccionados que hacen escala en puertos de la Unión para verificar si la competencia de la tripulación a bordo y el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar, sobre protección del medio marino y sobre condiciones de vida y trabajo a bordo de buques de cualquier pabellón.

⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

⁷ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

- (2) La Directiva 2009/16/CE se basa en el acuerdo voluntario preexistente del Memorando de Acuerdo de París para el Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto (MA de París) y en las ideas de compartir la carga de inspección, seleccionar los buques que se deben inspeccionar en función del riesgo, armonizar las inspecciones y poner en común los resultados de las inspecciones.
- (3) Desde la entrada en vigor de la Directiva 2009/16/CE, ha habido cambios en el entorno reglamentario internacional (en particular en el MA de París y la Organización Marítima Internacional) y avances tecnológicos. Esos cambios deben tenerse en cuenta, junto con la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 2009/16/CE.
- (4) Varios convenios internacionales han entrado en vigor y han sido ratificados por los Estados miembros desde 2011. Se trata del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM) y el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio (Convenio de Nairobi). Por lo tanto, es necesario incluirlos en la lista de convenios cubiertos por la Directiva 2009/16/CE, a fin de que su cumplimiento pueda incluirse en el sistema de control por el Estado rector del puerto.
- (5) Un sistema armonizado y actualizado de control por el Estado rector del puerto necesita disponer de una forma más rápida para actualizar la lista de convenios internacionales que se aplican sin necesidad de modificar toda la Directiva. Por lo tanto, cuando un convenio internacional entra en vigor (es decir, cuando ha alcanzado un nivel acordado de ratificación) y tras su adopción por los signatarios del MA de París como instrumento pertinente, la Comisión debe actualizar la lista de Convenios de la Directiva.
- (6) Debido a su pequeño tamaño, la mayoría de los buques pesqueros de la Unión faenan en aguas territoriales y no son susceptibles de ser inspeccionados en puertos extranjeros. Esto significa que, en general, es probable que solamente los buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros (entendiendo la eslora como se define en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012), que son también los que suelen estar amparados por convenios internacionales, faenan en aguas internacionales y hagan escala en puertos distintos de los del país donde están registrados y, por tanto, estén sujetos a control por el Estado rector del puerto. Dado que la mayoría de los convenios internacionales aplicables a los buques pesqueros de mayor eslora difieren de los que aplica actualmente el Estado rector del puerto, y para evitar efectos indirectos indeseables en el actual sistema de control, se propone un sistema paralelo de control por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros.

- (7) Sin embargo, debido a las pautas de pesca, estos buques pesqueros de mayor eslora no hacen escala en todos los Estados miembros. Por lo tanto, para los Estados miembros que deseen llevar a cabo estas inspecciones, se propone un sistema voluntario que sea paralelo e independiente del actual régimen de control por el Estado rector del puerto, a fin de ofrecer flexibilidad y adaptación a la manera en que se elaboran las normas para ese control por el Estado rector del puerto. Así, los Estados miembros, el MA de París y la Comisión pueden desarrollar de manera orgánica el sistema de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros sin incorporarlos en el actual acuerdo del MA de París. A tal efecto, debe desarrollarse un módulo aparte para la actual base de datos de inspecciones.
- (8) El mecanismo de cuota equitativa permite distribuir la carga de inspección entre los Estados miembros signatarios del MA de París. A cada Estado miembro se le asigna cierto número de inspecciones (su compromiso de inspección o cuota equitativa) que debe llevar a cabo cada año. La posibilidad de que un buque sea seleccionado para la inspección viene determinada principalmente por el perfil de riesgo del buque, que determina los intervalos entre inspecciones y el alcance de estas. Los buques con prioridad II son susceptibles de inspección, mientras que los buques con prioridad I deben someterse a una inspección.
- (9) Se permite a los Estados miembros no llevar a cabo un cierto número de inspecciones a buques con prioridad y, aun así, cumplir su compromiso de inspección. Sin embargo, en algunos Estados miembros, el número de escalas que hacen realmente los buques durante un año determinado puede ser superior o inferior al compromiso de inspección asignado. Se consideró que un método alternativo de cumplimiento de la obligación de cuota equitativa para estos Estados miembros (con una carga excesivamente alta o baja) era inflexible, por lo que es necesario armonizar las disposiciones en cuestión con las disposiciones revisadas del MA de París.
- (10) Los Estados miembros también tienen la posibilidad de aplazar las inspecciones de buques en determinadas circunstancias, siempre que el buque sea inspeccionado en el siguiente puerto de escala o en un plazo de quince días, y esta posibilidad se modifica para que todos los Estados miembros puedan acogerse a ella. Determinadas categorías de buques que se consideran de mayor riesgo y que, por lo tanto, son susceptibles de una inspección ampliada, deben notificar su hora estimada de llegada a un puerto setenta y dos horas antes de la llegada. Sin embargo, tras varios años, se llegó a la conclusión de que esta obligación era demasiado gravosa para los operadores y no aportaba ningún valor añadido, porque las autoridades nacionales ya disponen con mayor facilidad de la información requerida en la base de datos Thetis. Por este motivo, el MA de París suprimió la obligación de notificación previa a la llegada y la Directiva 2009/16/CE debe adaptarse en consecuencia.

- (10 bis) En circunstancias normales, las inspecciones de los buques con prioridad II no son obligatorias, aunque pueden llevarse a cabo. No obstante, cuando los Estados miembros no vayan a recibir un número suficiente de escalas de busques susceptibles de someterse a inspecciones para cumplir su compromiso anual, los buques con prioridad II deberán inspeccionarse para que puedan cumplir su compromiso anual de inspección. Dado que estas inspecciones pasan a ser, *de facto*, obligatorias para dichos Estados, podrá ser necesaria una mayor flexibilidad con respecto a las inspecciones de los buques con prioridad II en estos Estados en particular. Por consiguiente, los Estados mencionados anteriormente pueden recurrir al aplazamiento y la justificación. Los Estados miembros y la Comisión deben hacer todo lo posible, en el marco del MA de París, para proponer las medidas y modificaciones necesarias a fin de aclarar y cumplir este objetivo, sin perjuicio de la adopción de medidas técnicas para introducir ajustes en la actual base de datos de inspecciones en relación con el aplazamiento.
- (11) El perfil de seguridad de los buques que hacen escala en puertos de la Unión ha mejorado durante la última década, pese al aumento del número de buques que hacen escala en puertos de la Unión, lo que incluye el transporte marítimo de corta distancia de mercancías entre los principales puertos de los Estados miembros de la Unión y puertos situados en la región geográfica de Europa o en países no europeos del Mediterráneo y el mar Negro. Las inspecciones de control por el Estado rector del puerto se utilizan cada vez más para vigilar el cumplimiento de la legislación medioambiental, por ejemplo en relación con las emisiones de azufre o el desguace seguro y respetuoso con el medio ambiente de los buques. Sin embargo, el perfil de riesgo del buque que se elaboró antes de 2009 tiene otras prioridades y no está plenamente adaptado a centrar el esfuerzo de inspección en los buques menos eficientes desde el punto de vista medioambiental.
- (12) Sobre esta base, debe actualizarse el perfil de riesgo del buque para reflejar los aspectos medioambientales concediendo mayor importancia a la actuación medioambiental.
- (12 bis) El MA de París adoptó en 2019 una nueva metodología, por la que se establecieron listas de grado de cumplimiento alto, medio y bajo, como alternativa a las listas blanca, gris y negra de los Estados de abanderamiento. Debe prestarse especial atención al reglamento de ejecución a que se refiere el artículo 10 sobre el perfil de riesgo del buque, por el que se establece la categorización de los Estados de abanderamiento. Esta metodología debe incorporarse en la presente Directiva al objeto de garantizar que sea equitativa, en particular respecto del trato que se da a los Estados de abanderamiento con flotas pequeñas.

- (12 *ter*) Dado que los funcionarios de control del Estado rector del puerto necesitan tiempo para preparar y llevar a cabo las inspecciones, es importante garantizar que se dispone de tiempo suficiente. Esto es especialmente pertinente en caso de inspecciones ampliadas y también en caso de inspecciones de buques de pasaje de transbordo rodado en servicio regular, cuando puede tenerse en cuenta la explotación del buque.
- (13) La digitalización es un aspecto esencial del progreso tecnológico en lo relativo a la recogida y la transmisión de datos, a fin de contribuir a la reducción de los costes y a una utilización eficaz de los recursos humanos. Va en aumento el número de buques que actualmente llevan certificados electrónicos y se prevé que prosiga esa tendencia. Por consiguiente, debe mejorarse la eficacia del control por el Estado rector del puerto haciendo un mayor uso de los certificados electrónicos para permitir que las inspecciones se centren más en los buques y estén mejor preparadas.
- (14) El control por el Estado rector del puerto ha ido aumentando en complejidad a medida que se añaden nuevos requisitos de inspección, ya sea en la legislación de la Unión o a través de la Organización Marítima Internacional. Por lo tanto, es necesario mejorar las capacidades y el reciclaje profesional de los funcionarios encargados de dicho control y ofrecerles formación continua.
- (15) (Suprimido)
- (16) A fin de permitir una aplicación actualizada de las disposiciones de la presente Directiva que permita a los Estados miembros cumplir sus obligaciones en virtud del Derecho internacional de conformidad con la Directiva, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con respecto a la actualización de los Convenios incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE y a la modificación de la lista de procedimientos y directrices relativos al control de los buques por el Estado rector del puerto adoptados por el MA de París. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016⁸. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

⁸ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (17) Deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE relativas a la lista de Convenios incluidos en su ámbito de aplicación y los requisitos para los certificados electrónicos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹.
- (18) (Suprimido)
- (19) Habida cuenta del ciclo completo de las visitas a los Estados miembros por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para supervisar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE, la Comisión debe evaluar dicha aplicación a más tardar [diez años después de la fecha de aplicación mencionada en el artículo XX] e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión a fin de recopilar toda la información necesaria para esta evaluación.
- (20) Dado que los Estados miembros no pueden alcanzar de manera suficiente los objetivos de la presente Directiva debido a la índole internacional del transporte marítimo sino que, por los efectos de interconexión derivados de la actuación conjunta de los Estados miembros, esos objetivos pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (20 bis) Si una inspección no se lleva a cabo debido a circunstancias extraordinarias e imprevistas —como catástrofes naturales, pandemias o emergencias de salud pública, atentados terroristas o conflictos laborales—, no se computará como inspección incumplida. Deberán justificarse debidamente tales circunstancias y notificarse a la Comisión.

⁹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

(20 *ter*) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral, una norma de disposiciones mínimas debe permitir a estos Estados miembros no aplicar lo dispuesto en la presente Directiva, lo que quiere decir que esos Estados miembros no están obligados a incorporar la presente Directiva a su Derecho interno, siempre que cumplan determinados criterios.

(21) Por tanto, procede modificar la Directiva 2009/16/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

La Directiva 2009/16/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el punto 1, se añaden las letras siguientes:

- «l) el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM);
- m) el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio (Convenio de Nairobi);
- n) el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques de 2009 (Convenio de Hong Kong);»;

a *bis*) en el punto 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (Marpol 73/78);»;

a *ter*) en el punto 1, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, en su versión modificada;»;

b) se suprime el punto 3;

b *ter*) el punto 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8) “inspector”: un empleado de la administración pública o cualquier otra persona, debidamente autorizado por la autoridad competente de un Estado miembro para llevar a cabo las inspecciones de control del Estado del rector del puerto, y responsable ante dichas autoridades competentes;»;

b *quater*) se añade el punto siguiente:

«8 *bis*) “inspección”: una verificación global del estado del buque, de su equipo y de la competencia de su tripulación, basada en los convenios aplicables y realizada por un inspector. No se considerará una inspección el reconocimiento para la emisión, el refrendo o la renovación de los certificados obligatorios, y el informe de inspección que se entrega al capitán no se considerará un certificado;»;

b *quinques*) el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11) “inspección inicial”: una inspección a bordo del buque realizada por un inspector y que incluye al menos las comprobaciones prescritas en el artículo 13, apartado 1;»;

b *sexies*) el punto 12 se sustituye por el texto siguiente:

«12) “inspección más detallada”: una inspección que incluye la inspección inicial y en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de estos se someten a un examen a fondo en las circunstancias especificadas en el artículo 13, apartado 3, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque;»;

b *septies*) el punto 13 se sustituye por el texto siguiente:

«13) “inspección ampliada”: una inspección que incluye la inspección inicial y que cubre, como mínimo, los elementos relacionados en el anexo VII. La inspección ampliada podrá incluir una inspección más detallada siempre que existan motivos fundados de conformidad con el artículo 13, apartado 3;»;

b *octies*) el punto 19 se sustituye por el texto siguiente:

«19) “certificado obligatorio”: un certificado expedido por un Estado de abanderamiento o emitido en su nombre de conformidad con los convenios aplicables;».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

-a) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte en un convenio aplicando la cláusula de “tratamiento no más favorable”, los Estados miembros garantizarán que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que sea parte en el convenio. El buque en cuestión será objeto de una inspección más detallada con arreglo a los procedimientos establecidos por el MDA de París.»;

a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los buques pesqueros de eslora inferior a veinticuatro metros, los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques de madera de construcción primitiva, los buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio. A efectos de la presente Directiva, la eslora de un buque pesquero se definirá de conformidad con el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.»;

b) se añade el apartado siguiente:

«4 *bis*. Los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros. La Comisión podrá adoptar, en colaboración con el MA de París, directrices que establezcan las modalidades de tal sistema paralelo e independiente del régimen específico de control por el Estado rector del puerto relativo a esos buques pesqueros.».

3) En el artículo 5, se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. Las inspecciones de buques realizadas por Estados miembros que superen en un 20 % sus compromisos anuales de inspección no se tendrán en cuenta en el cálculo de los compromisos anuales de inspección de los Estados miembros Partes del MA de París.».

4) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Normas para el cumplimiento del compromiso de inspección

Se considerará que un Estado miembro que no realice las inspecciones exigidas en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), cumple, aun así, su compromiso conforme a dicha disposición, si el número de esas inspecciones incumplidas no es superior al 10 % del total de los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos, independientemente de su perfil de riesgo.

No obstante los porcentajes de inspecciones incumplidas contemplados en el apartado 1, los Estados miembros darán prioridad a la inspección de aquellos buques que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, hagan escala con poca frecuencia en los puertos de la Unión.

No obstante los porcentajes de inspecciones incumplidas contemplados en el apartado 1 en el caso de los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hagan escala en fondeaderos, los Estados miembros darán prioridad a la inspección de aquellos buques de perfil de riesgo alto que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, hagan escala con poca frecuencia en los puertos de la Unión.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

-a) el título y el apartado 1 se sustituyen por el texto siguiente:

«Normas que permitan una cuota de inspección equilibrada en la Unión

1. Se considerará que un Estado miembro en el que el número total de escalas de buques que tengan asignado un índice de prioridad I supera su cuota de inspección según se define en el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple su compromiso si realiza un número de inspecciones que corresponda como mínimo a la cuota de una inspección y si el número de inspecciones incumplidas no es superior al 40 % del total de los buques de prioridad I que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.»;

(a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Se considerará que un Estado miembro donde el número total de escalas de buques que tengan asignados índices de prioridad I o II sea inferior a un 150 % de su cuota de inspección, según se contempla en el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple, aun así, su compromiso anual de inspección si realiza inspecciones de dos terceras partes de los buques con índices de prioridad I y II del total de ese tipo de buques que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.».

6) En el artículo 8, los apartados 1, 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente y se añaden dos nuevos apartados:

«1. En las siguientes circunstancias, un Estado miembro podrá decidir aplazar la inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I o un índice de prioridad II:

- a) si la inspección puede realizarse en cualquier escala posterior del buque en el mismo Estado miembro, siempre y cuando el buque no haga escala entretanto en otros puertos de la Unión o de la región del MA de París, salvo si se hace en puertos del Estado de abanderamiento del buque, y el aplazamiento no exceda de quince días a partir de la hora de partida real; o
- b) si la inspección puede realizarse en otro puerto de escala dentro de la Unión o de la región del MA de París en un plazo de quince días a partir de la hora de partida real, siempre y cuando el Estado en el que esté situado ese puerto de escala haya accedido previamente a realizar la inspección; o

- c) si la inspección de un buque, en particular de pasaje de transbordo rodado o naves de pasaje de gran velocidad que presten servicio regular, puede realizarse en el mismo puerto de escala en un plazo de quince días a partir de la hora de partida real.
2. La inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I o II y que no se realice por motivos operativos no se computará como inspección incumplida en las siguientes circunstancias excepcionales, siempre y cuando se registre en la base de datos de inspecciones la razón por la que se incumpla la inspección:
- a) que, a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección hubiese supuesto un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino, o
 - b) que el buque haga escala en el puerto únicamente en horario nocturno, según se define en el artículo 2, apartado 9. En este caso, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar la inspección según corresponda de los buques que hagan escala en sus puertos sistemáticamente en horario nocturno; o
 - c) que la duración de la escala del buque sea demasiado corta para que la inspección pueda realizarse satisfactoriamente.
3. Las inspecciones de buques en fondeadero que no se realicen no se computarán como inspecciones incumplidas, si:
- a) el buque es inspeccionado en otro puerto o fondeadero situado en la Comunidad o en la región del MA de París de conformidad con el anexo I en un plazo de quince días; o
 - b) el buque hace escala en el puerto únicamente durante la noche, o durante un tiempo demasiado corto para que la inspección pueda realizarse satisfactoriamente, y la razón por la que se incumplió la inspección se registra en la base de datos de inspecciones; o
 - c) a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección supone un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino, y la razón por la que se incumplió la inspección se registra en la base de datos de inspecciones; o

4. Si una inspección no se realiza debido a circunstancias extraordinarias e imprevistas, no se computará como inspección incumplida, y la razón por la que no se llevó a cabo la inspección se registrará en la base de datos de inspecciones. Tales circunstancias se justificarán debidamente y se notificarán a la Comisión.
5. Las inspecciones aplazadas de conformidad con los apartados 1, 2, 3 o 4 y registradas en la base de datos de inspecciones no se computarán a efectos de la evaluación del cumplimiento por parte del Estado miembro del compromiso de inspección a que se refieren los artículos 6 y 7.».

7) (Suprimido)

8) Se suprime el artículo 9.

9) En el artículo 10, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El perfil de riesgo de un buque se determinará mediante una combinación de parámetros de riesgo genéricos, históricos y medioambientales, como sigue:

a) Parámetros genéricos

Los parámetros genéricos se basarán en el tipo, la edad y el pabellón del buque, las organizaciones reconocidas que intervienen y la actuación de la compañía, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 1, y con el anexo II.

b) Parámetros históricos

Los parámetros históricos se basarán en el número de deficiencias y de inmovilizaciones registradas durante un período dado, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 2, y con el anexo II.

c) Parámetros medioambientales

Los parámetros medioambientales se basarán en el número de deficiencias relacionadas con los Convenios Marpol, AFS, BWM, CLC 1992, Bunkers, de Nairobi y de Hong Kong, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 3, y con el anexo II, y en si dichas deficiencias constituyen un motivo de inmovilización.».

9 *bis*) En el artículo 10, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Se atribuyen a la Comisión competencias de ejecución a fin de aplicar una metodología para la consideración de parámetros de riesgo genérico, particularmente en relación con los criterios del Estado de abanderamiento y los criterios del historial de la compañía, que adoptó el MA de París en 2019 y por la que se establecen listas de grado de cumplimiento alto, medio y bajo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.».

9 *ter*) En el artículo 13, apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) quede satisfecho de las condiciones generales y de higiene del buque, incluidos sus espacios de alojamiento y su cámara de máquinas;».

9 *quater*) En el artículo 13, se suprime el apartado 2.

10) El artículo 14 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las siguientes categorías de buques podrán ser objeto de una inspección ampliada, de conformidad con el anexo I, parte II, secciones 3A y 3B:

- los buques con un perfil de riesgo alto,
- los buques de pasaje, petroleros, buques cisterna para productos químicos y gases y graneleros, de más de doce años,
- los buques que tengan un perfil de riesgo alto o buques de pasaje, petroleros, buques cisterna para productos químicos y gases y graneleros, de más de doce años, en caso de que se den factores imperiosos o inesperados, y
- los buques sujetos a una inspección a raíz de una notificación de denegación de acceso emitida de conformidad con el artículo 16 y el artículo 21, apartado 4.»;

a *ter*) se suprime el apartado 3;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. La inspección ampliada será realizada, en la medida de lo posible, por al menos dos funcionarios de control del Estado rector del puerto. El alcance de la inspección ampliada, comprendidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas de ejecución detalladas para garantizar condiciones uniformes a efectos de la aplicación del anexo VII. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.».

11) El artículo 14 *bis* se modifica como sigue:

a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El artículo 11, letra a) y el artículo 14 no se aplicarán a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular que sean inspeccionados de conformidad con el presente artículo.»;

b) se añade un apartado nuevo:

«4 *bis*. El explotador o capitán de dicho buque se asegurará de que se reserva suficiente tiempo en la planificación de operaciones para que puedan llevarse a cabo las inspecciones previstas en el punto 1.1 y en el punto 2, letra a) del anexo XVII.».

12) El artículo 16 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros denegarán el acceso a sus puertos y fondeaderos a todo buque que:

- enarbole el pabellón de un Estado en la lista de grado de cumplimiento bajo, adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los treinta y seis meses precedentes en algún puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París, o
- enarbole el pabellón de un Estado en la lista de grado de cumplimiento alto o medio, adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los veinticuatro meses precedentes en algún puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París.

El párrafo primero del presente artículo no será aplicable a las situaciones contempladas en el artículo 21, apartado 6.

La denegación de acceso será aplicable desde el momento en que el buque abandone el puerto o fondeadero donde haya sido inmovilizado por tercera vez y en el que se haya cursado una notificación de denegación de acceso.»;

a *bis*) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La notificación de denegación de acceso solo podrá retirarse una vez transcurridos tres meses desde la fecha de su emisión y a condición de que se cumplan las condiciones fijadas en los puntos 3 a 6 del anexo VIII.»;

- b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Toda inmovilización posterior dictada en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París tendrá por efecto la prohibición de que el buque acceda a cualquier puerto y fondeadero situado en la Unión. Esta tercera notificación de denegación de acceso podrá ser retirada después de un período de veinticuatro meses a partir de la emisión de la prohibición y solo si:

- -a) el buque enarbola el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilización no figura en las listas de grado de cumplimiento ni bajo ni medio mencionadas en el apartado 1;
- a) el certificado obligatorio y el certificado de clasificación del buque han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰;
- b) el buque es gestionado por una compañía con grado de cumplimiento alto con arreglo al anexo I, parte I, sección 1, y
- c) se reúnen las condiciones de los puntos 3 a 6 del anexo VIII.

Se denegará de forma permanente el acceso a todo puerto o fondeadero situado en la Unión a los buques que no cumplan, después de un período de veinticuatro meses a partir de la emisión de la prohibición, los criterios enunciados en el presente apartado.»;

- c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Cualquier inmovilización posterior de un buque que enarbole el pabellón de un Estado que figure en la lista de grado de cumplimiento medio o bajo, publicada en el informe anual del MA de París, en un puerto o fondeadero de la Unión tras la tercera denegación de acceso tendrá por efecto la denegación permanente de acceso del buque a todo puerto y fondeadero de la Unión.»;

¹⁰ Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DO L 131 de 28.5.2009, p. 11).

d) Se insertan los apartados siguientes:

«4 *bis* A un buque que enarbole el pabellón de un Estado que figure en la lista de grado de cumplimiento alto y que esté inmovilizado en un puerto o fondeadero de la Unión en el momento de su primera inspección en la Unión después de la tercera denegación de acceso o de cualquier denegación de acceso posterior:

a) se le denegará el acceso a todo puerto o fondeadero de la Unión durante un período de veinticuatro meses si el certificado obligatorio y el certificado de clasificación del buque han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009;

b) se le denegará permanentemente el acceso a cualquier puerto o fondeadero de la Unión si el certificado obligatorio y el certificado de clasificación del buque no han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009.

4 *ter*. Los períodos de denegación de acceso para inmovilizaciones múltiples se prorrogarán doce meses cuando se aplique una medida de denegación de acceso de conformidad con el artículo 21, apartado 4.».

12 *bis*) En el artículo 17, el párrafo primero se modifica como sigue:

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

12 *ter*) En el artículo 20, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El propietario o explotador de un buque o su representante en el Estado miembro tendrá derecho de recurrir contra cualquier decisión de inmovilización o denegación de acceso adoptada por la autoridad competente. El recurso no suspenderá la inmovilización o la denegación de acceso.».

13) El artículo 21 se modifica como sigue:

a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que se deniegue el acceso a todo puerto o fondeadero de la Unión a los buques mencionados en el apartado 1 y a los buques inmovilizados a que se refiere el artículo 19, apartado 2:

- a) que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por la autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección; o
- b) que no cumplan las prescripciones aplicables de los Convenios al no presentarse en el astillero indicado.

La notificación de denegación de acceso podrá retirarse una vez transcurridos doce meses y a condición de que se cumplan las condiciones fijadas en los puntos 3 a 6 del anexo VIII. La notificación de denegación de acceso será aplicable a partir de la fecha de su emisión.»;

b) en el apartado 5, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En las circunstancias mencionadas en el apartado 4, letra b), la autoridad competente del Estado miembro donde se encuentre el astillero informará inmediatamente a la autoridad del Estado miembro que inmovilizó el buque de si este ha llegado o no. Cuando la autoridad competente del Estado miembro que consideró deficiente el buque tenga conocimiento de que el buque no se ha presentado en el astillero, alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

En las circunstancias mencionados en el apartado 4, letra b, y si el astillero no se encuentra en un Estado miembro, cuando la autoridad competente del Estado miembro que consideró deficiente el buque tenga conocimiento de que el buque no se ha presentado en el astillero, alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.»;

c) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el apartado 4, la autoridad correspondiente del Estado rector del puerto podrá permitir el acceso a un puerto o fondeadero determinados en caso de fuerza mayor, por consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o rectificar las deficiencias en virtud del artículo 21, apartado 1, siempre que el propietario, el explotador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro de que se trate, para garantizar la entrada segura del buque».

14) En el artículo 22, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. En cooperación con los Estados miembros y sobre la base de los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en la Unión y en el marco del MA de París, la Comisión elaborará orientaciones y recomendaciones para mejorar la política de formación de dicho marco.

En cooperación con los Estados miembros y el MA de París, la Comisión determinará y atenderá de manera continuada nuevas necesidades de formación como aportaciones para modificar los planes de estudios y el contenido del programa de desarrollo profesional y de formación de inspectores del MA de París, especialmente en lo relativo a las nuevas tecnologías y las obligaciones adicionales derivadas de los instrumentos pertinentes.».

15) El artículo 24 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para garantizar que la información relativa a la hora de llegada real y la hora de partida real de cualquier buque que haga escala en sus puertos y fondeaderos, junto con un identificador del puerto en cuestión, se transfiera en un plazo de tres horas desde la hora de llegada y de partida respectivamente a la base de datos de inspecciones a través del sistema de intercambio de información marítima de la Unión “SafeSeaNet” mencionado en el artículo 3, letra s), de la Directiva 2002/59/CE. Una vez transferida dicha información a través de SafeSeaNet a la base de datos de inspecciones, se eximirá a los Estados miembros del suministro de datos, de conformidad con el punto 1.2 y el punto 2, letras a) y b), del anexo XIV de la presente Directiva.»;

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

«3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con la presente Directiva se transfiera a la base de datos de inspecciones tan pronto como se acabe el informe de inspección o se levante la inmovilización.

En el plazo de setenta y dos horas, los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide a efectos de publicación. Un inspector de control del Estado rector del puerto u otro empleado de la autoridad competente, debidamente autorizado, que no formara parte del equipo que llevó a cabo la inspección validará, en la medida de la posible, el informe de inspección antes de su transmisión a la base de datos.».

- 16) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 24 bis

Certificados electrónicos

1. La Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros, adoptará actos de ejecución que establezcan las especificaciones funcionales y técnicas relativas a una herramienta de interfaz de notificación y validación armonizada para certificados preceptivos electrónicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.
2. Los Estados miembros en su función de Estados de abanderamiento que opten por usar la herramienta de interfaz de notificación y validación armonizada podrán hacerlo para facilitar la transición a certificados electrónicos.
3. (Suprimido)
4. (Suprimido)».

- 17) El artículo 25 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 25

Intercambio de información y cooperación

Todos los Estados miembros velarán por que sus autoridades u organismos portuarios y demás autoridades u organismos pertinentes faciliten a la autoridad competente en materia de control por el Estado rector del puerto los siguientes tipos de información que obren en su poder:

- a) información sobre los buques que no hayan notificado información con arreglo a lo prescrito en la presente Directiva, la Directiva 2002/59/CE y la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹, así como, si procede, en el Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias;
- b) información sobre los buques que hayan salido al mar sin haber cumplido las disposiciones del artículo 7 de la Directiva (UE) 2019/883, relativa a las instalaciones portuarias receptoras;
- c) información sobre los buques a los que se haya denegado el acceso al puerto o que hayan sido expulsados de este por motivos de protección;
- d) información sobre anomalías aparentes de conformidad con el artículo 23.».

¹¹ Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

- 18) El artículo 30 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 30

Vigilancia del cumplimiento y actuación de los Estados miembros

Para garantizar la aplicación eficaz de la presente Directiva y vigilar el funcionamiento general del régimen de la Unión de control por el Estado rector del puerto de conformidad con el artículo 2, letra b), inciso i), del Reglamento (CE) n.º 1406/2002, la Comisión compilará la información necesaria y realizará visitas a los Estados miembros.

Todos los Estados miembros podrán elaborar, aplicar y mantener un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la administración competente en materia de control por el Estado rector del puerto. Dicho sistema de gestión de la calidad deberá certificarse con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables.».

- 19) El artículo 30 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 30 bis

Actos delegados

Se otorgan poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 30 *ter* a fin de modificar el artículo 2, punto 1, para cambiar la lista de convenios establecida en él, una vez que dichos convenios hayan sido adoptados como instrumentos pertinentes por el MA de París, y a fin de modificar el anexo VI en lo que respecta a añadir o actualizar la lista de procedimientos, decisiones y directrices relativos al control de buques por el Estado rector del puerto adoptada por el MA de París que figura en dicho anexo.».

20) (Suprimido)

21) El artículo 33 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 33

Normas de ejecución

Al establecer, de conformidad con los procedimientos a que se refiere el artículo 31, apartado 2, las normas de ejecución a que se hace referencia en el artículo 10, apartado 3, el artículo 14, apartado 4, el artículo 15, apartado 3, el artículo 18 *bis*, apartado 7, el artículo 23, apartado 5, y el artículo 27, la Comisión velará de manera especial por garantizar que dichas normas tengan en cuenta los conocimientos y la experiencia adquiridos en el ámbito del sistema de inspección de la Unión y se apoyen en la experiencia del MDA de París.».

22) El artículo 35 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 35

Revisión de la aplicación

La Comisión, a más tardar el *[OP: insértese la fecha, diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]*, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva.».

23) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I de la presente Directiva.

24) El anexo II se sustituye por el texto del anexo II de la presente Directiva.

25) Se suprime el anexo III.

26) El anexo IV se sustituye por el texto del anexo III de la presente Directiva.

27) El anexo V se sustituye por el texto del anexo IV de la presente Directiva.

28) El anexo VIII se sustituye por el texto del anexo V de la presente Directiva.

28 bis) El anexo XII se sustituye por el texto del anexo VI de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el *[OP: insértese la fecha, cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]*, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.
3. Podrán quedar exentos a la transposición de la presente Directiva los Estados miembros que no tengan puertos marítimos y que hayan podido comprobar que, del número total de buques que hayan hecho escala cada año en sus puertos de aguas interiores en el período de los tres años precedentes, menos del 5 % entra en el ámbito de aplicación de la Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

«I. Perfil de riesgo del buque

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

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

Se considera que presentan un riesgo mayor los buques de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y de sustancias nocivas líquidas.

b) Edad del buque

Se considera que presentan un riesgo mayor los buques de más de doce años.

c) Actuación del Estado de abanderamiento

i) Se considera que presentan un riesgo mayor 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 un riesgo menor 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 un riesgo menor los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que haya ratificado todos los instrumentos obligatorios de la OMI y OIT que figuran en el artículo 2, punto 1.

d) Organizaciones reconocidas

i) Se considera que presentan un riesgo mayor los buques cuyos certificados hayan sido expedidos por organizaciones reconocidas con un grado de cumplimiento bajo o muy bajo en relación con sus índices de inmovilización en la Comunidad y la región del MA de París.

- ii) Se considera que presentan un riesgo menor los buques cuyos certificados hayan sido expedidos por organizaciones reconocidas con un grado de cumplimiento alto en relación con sus índices de inmovilización en la Comunidad y la región del MA de París.
 - iii) Se considera que presentan un riesgo menor los buques provistos de certificados expedidos por organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009.
- e) Actuación de la compañía
- i) Se considera que presentan un riesgo mayor los buques de compañías que tengan un grado de cumplimiento bajo o muy bajo, determinado por los índices de deficiencias e inmovilización de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.
 - ii) Se considera que presentan un riesgo menor los buques de compañías que tengan un grado de cumplimiento alto, determinado por los índices de deficiencias e inmovilización de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.

2. Parámetros históricos

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

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

Al determinar estos perfiles de riesgo, se dará mayor peso a los parámetros de tipo de buque, historial del Estado de abanderamiento, organizaciones reconocidas e historial de la compañía.

3. Parámetros medioambientales

Se considera que presentan un riesgo menor los buques que, durante las inspecciones realizadas en el período mencionado en el anexo II, hayan presentado un número de deficiencias relativas a los Convenios Marpol, AFS, BWM, CLC 1992, Bunkers, de Nairobi y de Hong Kong mayor al indicado en el anexo II y cuando al menos una de dichas deficiencias constituya un motivo de inmovilización.

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 riesgo alto 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 riesgo alto 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 doce 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 treinta y seis meses; los buques de riesgo bajo 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,
 - hayan estado prohibidos con anterioridad (siguiente inspección tras el levantamiento de la orden de denegación de acceso), o
 - hayan estado involucrados en un incidente grave, en especial un incendio grave a bordo, una avería del motor y accidentes mortales.

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:

- 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, y que puedan incluir información sobre su navegación en el Servicio de Tráfico de Buques.
- Los buques que hayan incumplido las prescripciones aplicables en materia de notificación mencionadas en la Directiva (UE) 2019/883.
- Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia, incluidas las quejas formuladas en tierra por el capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en la seguridad de funcionamiento del buque, las condiciones de vida y de trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, salvo que el Estado miembro de que se trate considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.
- Los buques sobre los cuales se hayan notificado deficiencias IGS pendientes (tres meses tras la emisión de la deficiencia).
- Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización hace más de tres meses.
- 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 de que sus parámetros de riesgo difieren de los declarados, y cuyo nivel de riesgo sea por tanto superior.
- Los buques para los que se haya acordado un plan de acción destinado a rectificar las deficiencias a que se hace referencia en el artículo 19, apartado 2 *bis*, pero cuya ejecución no haya sido supervisada por un inspector.

3. Sistema de selección

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

a) se realizará una inspección ampliada de:

- todo buque de riesgo alto que no haya sido inspeccionado en los últimos seis meses,
- todo buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos doce meses;

b) se realizará una inspección inicial o una inspección más detallada, según corresponda, de:

- todo buque que no sea de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos doce 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 alto y de todo buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años,
- se realizará una inspección más detallada de todo buque que no sea de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años.
- se realizará una inspección ampliada de todos los buques durante la inspección tras el levantamiento de la denegación de acceso.

3B. Cuando la autoridad competente decida inspeccionar 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, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, o
- todo buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos veinticuatro meses;

b) se realizará una inspección inicial o una inspección más detallada, según corresponda, de:

- todo buque que no sea de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce 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, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos veinticuatro 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 todo buque que tenga un perfil de riesgo alto y de cualquier buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero o de sustancias nocivas líquidas de más de doce años,
- se realizará una inspección más detallada de todo buque que no sea de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero, granelero y de sustancias nocivas líquidas de más de doce años.

DETERMINACIÓN DEL PERFIL DE RIESGO DEL BUQUE
(a que se refiere el artículo 10, apartado 2)

				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			Quimiquero Cisterna Gasero Petrolero Granelero De pasaje De sustancias nocivas líquidas	1	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	Grado de cumplimiento bajo			2		Grado de cumplimiento alto	
3b		Todos los instrumentos de la OMI/OIT enumerados en el artículo 2 ratificados		-	-		Sí	
3c		(Suprimido)		(Suprimido)				
4a	Organización reconocida	Historial	A	-	-		Alto	
			M	-	-		-	
			B	Bajo	1		-	
			MB	Muy bajo			-	
4b	Reconocida por la UE		-	-			Sí	
5	Compañía	Grado de cumplimiento	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	>6 en una de las inspecciones	-		≤5 en cada inspección individual (y como mínimo una inspección efectuada en los 36 meses anteriores)	

7	Número de inmovilizaciones en los 36 meses anteriores	Inmovilizaciones	≥ 2 inmovilizaciones	1	Ninguna inmovilización
Parámetros medioambientales					
8	(Suprimido)	(Suprimido)	(Suprimido)	(Suprimido)	
9	Número de deficiencias relativas a los Convenios Marpol, AFS, BWM, CLC 92, Bunkers, de Nairobi y de Hong Kong notificadas en cada inspección en los 36 meses anteriores	Deficiencias	>3 en una de las inspecciones, siendo una de ellas motivo de inmovilización	1	

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 no son ni BRA ni BRB.

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

Lista de certificados y documentos que, en la medida aplicable, deben verificarse como mínimo durante la inspección contemplada en el punto 2.2.3 (según proceda):

1. Certificado internacional de arqueo.
2. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto.
3. Certificado de seguridad para buque de pasaje (SOLAS 1974, regla I/12).
4. Certificado de seguridad de construcción para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
5. Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
6. Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
7. Certificado de seguridad para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
8. Certificado de exención (SOLAS 1974, regla I/12).
9. Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 1974, regla V/14.2).
10. Certificado internacional de francobordo (1966) (Convenio sobre líneas de carga 66/88, artículo 16.1).
11. Certificado internacional de exención para el francobordo (Convenio sobre líneas de carga 66/88, artículo 16.2).
12. Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Marpol, anexo I, regla 7.1).
13. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (Marpol, anexo II, regla 9.1).
14. Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas residuales (Marpol, anexo IV, regla 5.1, MEPC.1/Circ.408).
15. Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Marpol, anexo VI, regla 6.1).
16. Certificado internacional de eficiencia energética (Marpol, anexo VI, regla 6).
17. Certificado internacional de gestión del agua de lastre (IBWMC) (BWM, artículo 9.1, a), y regla E-2).
18. Certificado internacional de sistemas antiincrustantes (certificado IAFS) (AFS 2001, anexo 4, regla 2).
19. Declaración sobre el sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 5).
20. Certificado internacional de protección del buque (CPIB) o certificado internacional provisional de protección del buque (Código PBIP, parte A/19 y apéndices).
21. Títulos de capitanes, oficiales o marineros expedidos de conformidad con el Convenio STCW (STCW, artículo VI, regla I/2, y Código STCW, sección A-I/2).
22. Copia del documento de cumplimiento o copia del documento provisional de cumplimiento expedido de conformidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) (SOLAS, regla IX/4.2, Código IGS, párrafos 13 y 14).

23. Certificado de gestión de la seguridad o certificado provisional de gestión de la seguridad expedido de conformidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (SOLAS 1974, regla IX/4.3, Código IGS, párrafos 13 y 14).
24. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel o certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, según proceda (Código CIG, regla 1.5.4 o Código CG, regla 1.6).
25. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, según proceda (Código CIQ, regla 1.45.4 o Código CQ, regla 1.6.3). Certificado de adecuación CNI (Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques) (SOLAS, regla VII/16 y Código CNI, regla 1.3).
26. Certificado de adecuación CNI (Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques) (SOLAS, regla VII/16 y Código CNI, regla 1.3).
27. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Convenio sobre responsabilidad civil 69/92, artículo VII.2).
28. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos para combustible de buques (Bunkers 2001, artículo 7.2).
29. Certificado de seguro u otra garantía financiera en materia de responsabilidad por la remoción de restos de naufragio (Convenio sobre la Remoción de Restos de Naufragio, artículo 12).
30. Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y permiso de explotación para naves de gran velocidad (SOLAS 1974, regla X/3.2 y Código de seguridad para naves de gran velocidad 94/00, reglas 1.8.1 y 1.9).
31. Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas (SOLAS 1974, regla II-2/19.4).
32. Documento de autorización para el transporte de grano y manual de carga de grano (SOLAS 1974, regla VI/9; Código Internacional para el Transporte sin Riesgos de Grano a Granel, sección 3).
33. Declaración de cumplimiento del Plan de evaluación del estado del buque (CAS), informe final y acta de revisión del CAS [Marpol, anexo I, reglas 20 y 21; resolución MEPC.94(46), modificada por las resoluciones MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), resolución MEPC.155(55) y MEPC.236(65)].
34. Registro sinóptico continuo (SOLAS 1974, regla XI-1/5).
35. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II (Marpol, anexo I, reglas 17 y 36).
36. Libro registro de la carga (Marpol, anexo II, regla 15).
37. Libro registro de basuras, partes I y II (Marpol, anexo V, regla 10.3); (Marpol, anexo V, regla 10).
38. Plan de gestión de basuras [Marpol, anexo V, regla 10; resolución MEPC.220(63)].
39. Diario de navegación y registros del nivel y el estado de encendido/apagado de los motores diésel marinos (Marpol, anexo VI, regla 13.5.3).
40. Libro registro de cambio del fueloil (Marpol, anexo VI, regla 14.6).
41. Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono (Marpol, anexo VI, regla 12.6).
42. Libro registro de agua de lastre (BWRB) [BWM, artículo 9.1, b), y regla B-2]. Sistemas fijos de extinción de incendios por gas.
43. Certificado de exención de espacios de carga y cualquier lista de cargas (SOLAS 1974, regla II-2/10.7.1.4).

44. Manifiesto o plano de estiba de mercancías peligrosas (SOLAS 1974, reglas VII/4 y VII/7-2; Marpol, anexo III, regla 54).
45. En petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (Marpol, anexo I, regla 31.2).
46. Plan de cooperación en materia de búsqueda y salvamento para buques de pasaje que operen en rutas fijas (SOLAS 1974, regla V/7.3).
47. Para los buques de pasaje, lista de limitaciones operacionales (SOLAS 1974, regla V/30.2).
48. Cartas náuticas y publicaciones náuticas (SOLAS 1974, reglas V/19.2.1.4 y V/27).
49. Registros de las horas de descanso y cuadro de la organización del trabajo a bordo (Código STCW, sección A-VIII/1.5 y 1.7, Convenio n.º 180 de la OIT, artículo 5.7 y artículo 8.1, y CTM, 2006, normas A.2.3.10 y A.2.3.12).
50. Elementos de prueba de espacios de máquinas sin dotación permanente (UMS) (SOLAS 1974, regla II-I/46.3).
51. Certificados prescritos 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.
52. Certificado prescrito por el Reglamento (CE) n.º 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.
53. Un certificado del inventario de materiales peligrosos o una declaración de conformidad, en su caso, en virtud del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. y
54. Documento de conformidad expedido con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

«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 todas las instrucciones y circulares técnicas publicadas por el MA de París que están vigentes, en su versión actualizada:

Instrucciones técnicas del Comité de control de los buques por el Estado rector del puerto (PSCC)

- PSCC41-2008-07 Código de Buenas Prácticas
- PSCC53-2020-08 Definiciones y abreviaturas

Memorando de Acuerdo de París General

- PSCC54-2021-03 Tipo de inspección
- PSCC56-2023-06 Inmovilización y acción adoptada
- PSCC56-2023-04 Modelos de formularios
- PSCC52-2019-05 Control operativo
- PSS43-2010-11 Exenciones del Estado de abanderamiento
- PSCC51-2018-13 Parada de una operación
- PSCC49-2016-11 Prueba de apagón
- PSCC53-2020-06 Denegación de acceso (prohibición)
- PSCC50-2017-12 Estructura de graneleros/petroleros
- PSCC43-2010-06 Puesta en dique seco
- PSCC53-2020-11 Permiso para un solo viaje a un astillero de reparación por deficiencias debidas a “daños accidentales”

Convenio SOLAS

- PSCC56-2023-05 Código IGS
- PSCC54-2021-02 Código PBIP
- PSCC51-2018-12 SIVCE
- PSCC43-2010-32 RDT (registrador de datos de la travesía)
- PSCC43-2010-09 Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales
- PSCC43-2010-21 GMDSS (Sistema Mundial de Socorro y seguridad Marítima, SMSSM)
- PSCC44-2011-16 Ganchos de suelta de botes salvavidas
- PSCC45-2012-10 Estabilidad contra averías en petroleros
- PSCC55-2022-05 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques
- PSCC43-2010-28 Mediciones del grosor ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Medición del grosor
- PSCC51-2018-11 Código polar
- PSCC55-2022-02 Código IGF

Convenio Marpol

- PSCC46-2013-18 Marpol, anexo I Separador de agua e hidrocarburos
- PSCC43-2010-39 Marpol, anexo II Cantidad posterior al agotamiento
- PSCC47-2014-08 Marpol, anexo III IMDG
- PSCC55-2022-07 Marpol, anexo IV Aguas sucias
- PSCC52-2019-07 Marpol, anexo V Basuras
- PSCC56-2023-07 Marpol, anexo VI Contaminación atmosférica
- PSCC43-2010-38 Lavado con crudos
- PSCC44-2011-20 Marpol Investigación

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga

- PSCC54-2021-06 Convenio Internacional sobre Líneas de Carga

Convenio AFS

- PSCC47-2014-13 Sistemas antiincrustantes

Convenio Bunkers

- PSCC56-2023-02 Convenios relacionados con la responsabilidad financiera

Titulación de la gente de mar y la tripulación

- PSCC56-2023-08 Titulación de la gente de mar y la tripulación (STCW, CTM y SOLAS)

Convenio sobre la gestión del agua de lastre

- PSCC51-2018-09 Convenio sobre la gestión del agua de lastre

Convenios de la OIT

- PSCC52-2019-10 Convenio sobre el trabajo marítimo 2006 (CTM)
- PSCC53-2020-14 Horas de trabajo o de descanso y aptitud para el servicio»

«ANEXO VIII**DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DENEGACIÓN DE ACCESO A LOS PUERTOS Y
FONDEADEROS SITUADOS DENTRO DE LA COMUNIDAD**

(mencionado en el artículo 16 y el artículo 21, apartado 4)

- (2) Cuando se reúnan las condiciones descritas en el artículo 16, apartado 1, la autoridad competente del puerto en que se haya inmovilizado el buque por tercera vez notificará por escrito al capitán del buque de que se emitirá una notificación 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, una vez rectificadas las deficiencias que condujeron a su inmovilización.
- (3) La autoridad competente remitirá asimismo copia de la notificación de denegación de acceso a la administración del Estado de abanderamiento, la organización reconocida correspondiente, los demás Estados miembros y los demás signatarios del MA de París, la Comisión y la Secretaría del MA de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la denegación de acceso.
- (4) Para que se levante la 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. El documento podrá tener la forma de una declaración oficial, que deberá ser expedida por la administración de abanderamiento y no por una organización reconocida.
- (5) La solicitud de levantamiento de la 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.
- (6) La denegación de acceso solo podrá levantarse cuando haya transcurrido el período contemplado en el artículo 16 de la presente Directiva, y la compañía deberá presentar una solicitud oficial a la autoridad del Estado rector del puerto del Estado miembro que haya impuesto la prohibición, así como los documentos solicitados en los puntos 3 y 4.

- (7) Dicha solicitud, junto con los documentos exigidos, deberá presentarse al Estado que dictó la prohibición al menos un mes antes de que finalice el período de prohibición. Si no se cumple ese plazo, podrá producirse una demora de hasta un mes a partir de la recepción de la solicitud por el Estado que dictó la prohibición.
- (8) El sistema de información añadirá un factor imperioso al buque y este será clasificado como susceptible de una inspección ampliada en su siguiente puerto o fondeadero de la región donde haga escala.
- (9) La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado de abanderamiento, la sociedad de clasificación interesada, los demás Estados miembros, los demás signatarios del MA de París, la Comisión y la Secretaría del MA 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.
- (10) 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 XII**FUNCIONES DE LA BASE DE DATOS DE INSPECCIONES**

(a que se refiere el artículo 24,1)

- (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 las listas de grado de cumplimiento alto, medio y bajo de los 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.».