

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B**

DIRECTIVA 1999/35/CE DEL CONSEJO

de 29 de abril de 1999

sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad

(DO L 138 de 1.6.1999, p. 1)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <u>M1</u>	Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002	L 324	53	29.11.2002



DIRECTIVA 1999/35/CE DEL CONSEJO

de 29 de abril de 1999

sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 189 C del Tratado⁽³⁾,

- (1) Considerando que, en el marco de la política común de transporte, es necesario adoptar medidas adicionales que permitan mejorar la seguridad del transporte marítimo de pasajeros;
- (2) Considerando que en la Comunidad existe gran preocupación ante los accidentes de transbordadores de carga rodada que se han cobrado un gran número de vidas humanas; que quienes utilizan buques de transbordo de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad tienen derecho a esperar y confiar en un nivel adecuado de seguridad;
- (3) Considerando que, en su Resolución de 22 de diciembre de 1994 sobre la seguridad de los buques de transbordo rodado de pasajeros⁽⁴⁾, el Consejo invitó a la Comisión a que presentara propuestas para un régimen de reconocimientos obligatorio y para el establecimiento de un sistema de control de la seguridad de todos los transbordadores de carga rodada que operen desde y hacia los puertos de la Comunidad y que incluya el derecho de investigar los accidentes marítimos;
- (4) Considerando que, en particular, los aspectos del transporte marítimo de pasajeros relacionados con el mercado interior hacen que una iniciativa comunitaria resulte la manera más eficaz de instaurar en toda la Comunidad un nivel mínimo común de seguridad de los buques;
- (5) Considerando que la acción a escala comunitaria es la mejor manera de garantizar la aplicación armonizada de algunos principios acordados en la Organización Marítima Internacional (OMI) para evitar así el falseamiento de la competencia entre los diferentes puertos comunitarios y transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad;
- (6) Considerando que, en vista del principio de proporcionalidad, el instrumento legal apropiado es una Directiva del Consejo, pues ésta brinda el marco para la aplicación obligatoria de las prescripciones comunes de seguridad por parte de los Estados miembros, a los que deja la facultad de decidir los modos más compatibles con su propio ordenamiento jurídico;
- (7) Considerando que la seguridad del buque incumbe principalmente al Estado de abanderamiento; que cada Estado miembro debe poder garantizar el cumplimiento de las prescripciones de seguridad aplicables a los transbordadores y naves de gran velocidad que enarbolan su pabellón y a las empresas que los explotan;

⁽¹⁾ DO C 108 de 7.4.1998, p. 122.

⁽²⁾ DO C 407 de 28.12.1998, p. 120.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 7 de octubre de 1998 (DO C 328 de 26.10.1998, p. 86), Posición común del Consejo de 21 de diciembre de 1998 (DO C 49 de 22.2.1999, p. 15) y Decisión del Parlamento Europeo de 10 de febrero de 1999 (aún no publicada en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO C 379 de 31.12.1994, p. 8.

▼B

- (8) Considerando que el control del Estado del puerto no dispone reconocimientos e inspecciones periódicas preventivas y pormenorizadas de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad; que, por consiguiente, deberá verificarse que las empresas y sus transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad cumplen con las normas de seguridad acordadas en la OMI y, en su caso, a nivel regional mediante un régimen de inspecciones periódicas obligatorias por parte de los Estados de acogida; que se debe impedir que las empresas exploten tales transbordadores y naves de gran velocidad si dichas inspecciones ponen de manifiesto peligrosos incumplimientos de las mencionadas normas de seguridad;
- (9) Considerando que la presente Directiva va dirigida a los Estados miembros en calidad de Estados de acogida; que las responsabilidades ejercidas en dicha calidad se basan en las específicas del Estado del puerto, plenamente acordes con lo estipulado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CNUDM);
- (10) Considerando que, a fin de mejorar la seguridad y evitar que se falsee la competencia, las prescripciones comunes de seguridad han de aplicarse a los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que ofrezcan servicio regular con destino u origen en puertos de los Estados miembros en viajes internacionales y nacionales por zonas marítimas que se encuentren a más de 20 millas de la línea de costa donde puedan desembarcar pasajeros en caso de naufragio, dejándose a los Estados miembros la facultad de extender el ámbito de aplicación de la presente Directiva a transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que lleven a cabo viajes nacionales por zonas marítimas a un máximo de 20 millas de la línea de costa;
- (11) Considerando que es necesario que los Estados de acogida controlen si los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que naveguen entre puertos comunitarios cumplen determinadas condiciones armonizadas de certificación e inspección por parte del Estado de abanderamiento;
- (12) Considerando que los mencionados transbordadores de carga rodada y naves de pasaje deberán conformarse, tanto en la fase de construcción como durante toda su vida útil, a las normas de clasificación que les sean aplicables en relación con la construcción y mantenimiento de su casco, maquinarias principales y auxiliares, instalación eléctrica y de control y deberán estar dotados de un registrador de datos de la travesía que satisfaga los requisitos internacionales pertinentes;
- (13) Considerando que los Estados miembros deberán controlar que las empresas que ofrecen este tipo de servicios exploten sus transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad para garantizar un máximo de seguridad; que los Estados miembros interesados, distintos del Estado de abanderamiento, deben poder participar plenamente en cualquier investigación de siniestros marítimos;
- (14) Considerando que es fundamental comprobar que las administraciones de terceros Estados de abanderamiento asumen el compromiso de las empresas de cooperar en la investigación de los siniestros o incidentes marítimos y de cumplir las normas de las organizaciones de clasificación reconocidas y, en su caso, de certificación; que esas administraciones deberán aceptar el uso de procedimientos armonizados de reconocimiento y certificación;
- (15) Considerando que, para asegurar el cumplimiento permanente de las prescripciones de la presente Directiva, los Estados de acogida deberán llevar a cabo reconocimientos antes de que comience a prestarse un servicio de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva y, posteriormente, a intervalos

▼B

- periódicos y siempre que se produzca un cambio de importancia en las circunstancias de explotación;
- (16) Considerando que, para reducir la carga que supone para las empresas, se deben tomar en cuenta las verificaciones y reconocimientos anteriores; que se deberá eximir de reconocimientos a los transbordadores de carga rodada y las naves de pasaje de gran velocidad cuando se haya comprobado que cumplen con la Directiva relativa a la explotación de rutas similares y los transbordadores y naves de reemplazo deberán disfrutar de arreglos especiales; que los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que hayan sido controlados a satisfacción del Estado miembro de acogida no deberán someterse a inspecciones ampliadas con arreglo a la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situados en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)⁽¹⁾;
 - (17) Considerando que los Estados miembros deben cooperar en el ejercicio de las competencias que ostentan en calidad de Estados de acogida;
 - (18) Considerando que a los Estados miembros puede resultarles útil que les ayuden en la realización de sus tareas organizaciones reconocidas que cumplan lo prescrito en la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas⁽²⁾;
 - (19) Considerando que se deben tomar debidamente en consideración, al proyectar las inspecciones, los programas operacional y de mantenimiento de los transbordadores de carga rodada y las naves de pasaje de gran velocidad;
 - (20) Considerando que los Estados miembros han de garantizar que su Derecho interno les permita, a ellos y a otros Estados miembros significativamente interesados, realizar, participar o colaborar en la investigación de accidentes, en virtud de lo dispuesto en el Código para la investigación de siniestros marítimos de la OMI; que ha de darse publicidad a los resultados de tales investigaciones;
 - (21) Considerando que un conjunto de medidas complementarias en los ámbitos de sistemas de guía para la navegación, planes de emergencia y restricciones de operaciones locales reforzarán más la seguridad;
 - (22) Considerando que, para permitir el seguimiento de la aplicación de la presente Directiva, se establecerá una base de datos que se alimentará de la información que se obtenga de las inspecciones;
 - (23) Considerando que es necesario que un Comité integrado por representantes de los Estados miembros asista a la Comisión en la aplicación efectiva de la presente Directiva; que dicha función puede ser realizada por el Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes⁽³⁾;

(1) DO L 157 de 7.7.1995, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/42/CE de la Comisión (DO L 184 de 27.6.1998, p. 40).

(2) DO L 319 de 12.12.1994, p. 20. Directiva modificada por la Directiva 97/58/CE de la Comisión (DO L 274 de 7.10.1997, p. 8).

(3) DO L 247 de 5.10.1993, p. 19. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/74/CE de la Comisión (DO L 276 de 13.10.1998, p. 7).

▼B

- (24) Considerando que el mencionado Comité podrá modificar determinadas disposiciones de la presente Directiva para ajustarlas a las medidas comunitarias o de la OMI y mejorar su régimen en función de las enmiendas introducidas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS) que entren en vigor en el futuro, así como para garantizar una aplicación armónica de las enmiendas que se introduzcan en algunas resoluciones de la OMI sin ampliar su ámbito,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1***Finalidad**

La presente Directiva tiene por finalidad establecer un régimen obligatorio de reconocimientos que proporcione una mayor garantía de seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad con origen o destino en puertos de los Estados miembros de la Comunidad, y conferir a estos últimos el derecho a realizar, participar o colaborar en toda investigación que se lleve a cabo sobre siniestros o incidentes marítimos que afecten a los citados servicios.

*Artículo 2***Definiciones**

A efectos de la presente Directiva y sus anexos, se entenderá por:

- a) «transbordador de carga rodada»: el buque marítimo de pasaje que permite el embarco y desembarco rodado de vehículos de carretera y ferrocarril, y que transporta más de doce pasajeros;

▼M1

- b) «nave de pasaje de gran velocidad»: la nave de gran velocidad, definida en la regla X/1 del Convenio SOLAS de 1974, en su versión vigente, que transporte más de 12 pasajeros;

▼B

- c) «pasajero»: toda persona excepto:
- i) el capitán y los miembros de la tripulación u otras personas empleadas u ocupadas a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades de éste, y
 - ii) los niños menores de un año;

▼M1

- d) «convenios SOLAS de 1974»: el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, junto con los protocolos y enmiendas al mismo, en su versión vigente;
- e) «código de naves de gran velocidad»: el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» contenido en la Resolución (MSC) 36(63), de 20 de mayo de 1994, del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su versión vigente;

▼B

- f) «servicio regular»: una serie de travesías efectuadas por transbordadores de carga rodada o naves de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de viajes con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea:
- i) ajustándose a unos horarios públicos, o
 - ii) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible;

▼B

- g) «zona marítima»: toda zona marítima incluida en la relación establecida conforme al artículo 4 de la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje ⁽¹⁾
- h) «certificados»:
 - i) por lo que respecta a los transbordadores de carga rodada y a las naves de pasaje de gran velocidad que realizan viajes internacionales, los certificados de seguridad expedidos conforme a las disposiciones del Convenio SOLAS de 1974 con sus modificaciones, junto con los inventarios pertinentes del equipo y, si procede, los certificados de exención y los permisos de navegación;
 - ii) por lo que respecta a los transbordadores de carga rodada y a las naves de pasaje de gran velocidad que realizan viajes nacionales, los certificados de seguridad expedidos conforme a la Directiva 98/18/CE junto con los pertinentes inventarios del equipo y, si procede, certificados de exención y permisos de navegación;
- i) «certificado de exención»: todo certificado expedido con arreglo a lo prescrito en la regla I B/12(a)(vi) del Convenio SOLAS de 1974;
- j) «administración del Estado de abanderamiento»: las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el transbordador de carga rodada o la nave de pasaje de gran velocidad;
- k) «Estado de acogida»: el Estado miembro en cuyo territorio se encuentran los puertos desde o hacia los cuales presta servicio regular un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad;
- l) «viaje internacional»: todo viaje por mar desde un puerto de un Estado miembro a otro puerto situado fuera de dicho Estado miembro, o viceversa;
- m) «viaje nacional»: todo viaje en zona marítima entre un puerto de un Estado miembro y el mismo puerto u otro puerto situado en el mismo Estado miembro;
- n) «organización reconocida»: una organización reconocida de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 94/57/CE;

▼M1

- o) «compañía»: una compañía que explota uno o más transbordadores de carga rodada a la que se ha expedido un documento de conformidad con arreglo al apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada, o una compañía que explota una nave de pasaje de gran velocidad a la que se ha expedido un documento de conformidad con la regla IX/4 del Convenio SOLAS de 1974, en su versión vigente;

▼B

- p) «Código para la investigación de siniestros marítimos»: el Código para la investigación de los siniestros e incidentes marítimos aprobado por la OMI mediante la Resolución A.849(20) de la Asamblea, de 27 de noviembre de 1997;
- q) «reconocimiento específico»: un reconocimiento realizado por el Estado de acogida, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 6 y 8;
- r) «inspector cualificado»: un empleado del sector público u otra persona debidamente facultados por la autoridad competente de un Estado miembro para realizar reconocimientos e inspecciones en relación con los certificados, y que cumple los criterios de cualificación e independencia que figuran en el anexo V;
- s) «deficiencia»: un aspecto que incumple alguna de las prescripciones de la presente Directiva.

⁽¹⁾ DO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

*Artículo 3***Ámbito de aplicación**

1. La presente Directiva se aplicará a todo transbordador de carga rodada y nave de pasaje de gran velocidad que preste servicio regular con origen o destino en un puerto de un Estado miembro con independencia del pabellón que enarbole, cuando realice viajes internacionales o nacionales en zonas marítimas de la clase A según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE.

2. Los Estados miembros podrán aplicar lo dispuesto en la presente Directiva a los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que efectúen viajes nacionales en zonas marítimas distintas de las mencionadas en el apartado 1. En tales circunstancias, se aplicarán las normas pertinentes a todos los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que operen en las mismas condiciones, sin discriminación por motivos de pabellón ni de nacionalidad o lugar de establecimiento de la compañía.

*Artículo 4***Verificaciones iniciales requeridas para los transbordadores de carga rodada o naves de pasaje de gran velocidad**

1. Con anterioridad a una entrada en servicio regular del buque de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, o bien en el plazo de doce meses después de la fecha fijada en el apartado 1 del artículo 19 si el buque o nave está ya prestando servicio regular en la mencionada fecha, los Estados de acogida verificarán que los transbordadores de carga rodada y las naves de pasaje de gran velocidad:

- a) lleven certificados válidos, expedidos por la administración del Estado de abanderamiento o una organización reconocida que actúe en su nombre;
- b) hayan sido objeto de los oportunos reconocimientos para la expedición de certificados, con arreglo a los procedimientos y directrices anexas a la Resolución A.746(18) de la Asamblea de la OMI «Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación», vigentes en la fecha de adopción de la presente Directiva, u otros procedimientos destinados al mismo fin;
- c) cumplan las normas especificadas para su clasificación en las reglas de una organización reconocida u otras normas consideradas equivalentes por la administración del Estado de abanderamiento por lo que se refiere a la construcción y el mantenimiento del casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas;
- d) estén provistos de un registrador de datos de la travesía (RDT) que sirva para facilitar información en caso de posible investigación de un siniestro. El RDT tendrá las prestaciones que se especifican en la Resolución A.861(20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997, y habrá superado las normas de ensayo establecidas en la norma nº 61996 de la Comisión electrotécnica internacional (CEI). Sin embargo, se podrá eximir del cumplimiento de algunas prescripciones relacionadas con la instalación del RDT a los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad construidos antes de que se adopte la presente Directiva. Dichas exenciones, así como las condiciones que permiten su concesión, se aprobarán con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 16;

▼B

- e) cumplan los requisitos de estabilidad adoptados a nivel regional, a los que haya sido adaptado su Derecho nacional con arreglo al procedimiento de notificación que establece la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información⁽¹⁾, cuando presten en la región de que se trate, un servicio cubierto por el Derecho nacional, siempre que dichos requisitos no excedan los que se especifican en el anexo de la Resolución 14 (requisitos de estabilidad del Acuerdo) del Convenio SOLAS de 1995, y se hayan notificado al Secretario General de la OMI, con arreglo al procedimiento que establece el punto 3 de dicha Resolución
2. La letra e) del apartado 1 solamente se aplicará a las naves de pasaje de gran velocidad cuando resulte conveniente.

*Artículo 5***Verificaciones iniciales requeridas a las compañías y Estados de abanderamiento**

Con anterioridad a la entrada en servicio regular del transbordador de pasaje de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, o bien en el plazo de doce meses después de la fecha fijada en el apartado 1 del artículo 19 si el buque o nave está ya en dicha fecha prestando servicio regular, los Estados de acogida deberán:

- 1) Cerciorarse de que las compañías que explotan o tienen intención de explotar dicho buque o nave para un servicio regular:
 - a) adoptan las medidas necesarias para garantizar que se aplican las prescripciones específicas que figuran en el anexo I y, acreditan ante los Estados que acojan el servicio que cumplen lo dispuesto en el presente apartado y en el artículo 4;
 - b) acuerdan de antemano que los Estados de acogida y cualquier otro Estado miembro con interés significativo puedan realizar, participar plenamente o colaborar en cualquier investigación de un siniestro o incidente marítimo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12, y tengan acceso a la información recuperada de los RDT instalados a bordo de transbordadores o naves que se hayan visto envueltos en dichos siniestros o incidentes.
- 2) Cerciorarse, en lo que respecta a buques o naves que enarboles un pabellón distinto del de un Estado miembro, del acuerdo del Estado de abanderamiento en aceptar el compromiso de la compañía de cumplir las prescripciones de la presente Directiva.

*Artículo 6***Reconocimientos específicos iniciales**

1. Con anterioridad a la entrada en servicio regular del transbordador de pasaje de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, o bien en el plazo de doce meses después de la fecha fijada en el apartado 1 del artículo 19, si el buque o nave está ya en dicha fecha prestando servicio regular, el Estado de acogida llevará a cabo un reconocimiento específico inicial con arreglo a los anexos I y III, para asegurarse de que el transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad reúne todas las condiciones para prestar servicio regular.
2. Cuando este artículo se aplique antes de la entrada en servicio, los Estados de acogida fijarán una fecha para el reconocimiento específico inicial que no deberá exceder en más de un mes a la de recepción de las pruebas necesarias para completar la verificación prevista en los artículos 4 y 5.

⁽¹⁾ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva modificada por la Directiva 98/48/CE (DO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

**B***Artículo 7***Disposiciones especiales**

1. Cuando un transbordador de carga rodada o una nave de pasaje de alta velocidad vaya a empezar a prestar un servicio regular distinto, un Estado de acogida nuevo deberá tener en cuenta lo más posible las verificaciones o reconocimientos ya realizados en dicho buque o nave en relación con la navegación en un servicio regular anterior cubierto por la presente Directiva. Siempre que el nuevo Estado de acogida considere concluyentes estas verificaciones y reconocimientos previos y que sean pertinentes para las nuevas condiciones de navegación, no se aplicarán los artículos 4, 5 y 6 con anterioridad a la entrada en servicio del transbordador de carga rodada o la nave de alta velocidad en el nuevo servicio regular.

2. No será necesario aplicar los artículos 4, 5 y 6 cuando un buque de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad que cumple lo dispuesto en la presente Directiva que ya está prestando un servicio regular cubierto por la presente Directiva es transferido a otro servicio regular en que los Estados de acogida interesados estén de acuerdo en que las características de la ruta son similares, y todos los Estados de acogida acuerden que el transbordador o la nave cumple todas las prescripciones de seguridad en la navegación para dicho servicio.

A solicitud de una compañía, los Estados de acogida de que se trate podrán confirmar por adelantado su acuerdo con que las características de la ruta son similares.

3. En los casos en que a raíz de circunstancias imprevistas deba utilizarse rápidamente un transbordador o una nave para sustituir a otro y garantizar la continuidad del servicio y en el que no sean de aplicación los apartados 1 y 2, el Estado de acogida podrá permitir que el buque o nave entren en servicio siempre que:

- a) la inspección visual y la verificación de los documentos no susciten dudas de que el buque o la nave no cumplan las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y
- b) el Estado de acogida complete las verificaciones y reconocimientos contemplados en los artículos 4, 5 y 6 en el plazo de un mes.

*Artículo 8***Reconocimientos específicos periódicos y otros reconocimientos**

1. Los Estados de acogida realizarán una vez cada doce meses:
 - un reconocimiento específico, de conformidad con las directrices establecidas en el anexo III, y
 - un reconocimiento durante una travesía regular cuya finalidad será verificar suficientes elementos de los recogidos en los anexos I, III y IV para cerciorarse de que el transbordador o nave sigue cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.

Un reconocimiento específico inicial de conformidad con el artículo 6 tendrá la consideración de reconocimiento específico a los efectos del presente artículo.

2. El Estado de acogida efectuará también un reconocimiento específico conforme a las directrices establecidas en el anexo III cada vez que el transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad sufra reparaciones, alteraciones o modificaciones de importancia, cambie de armador o de bandera, o sea transferido a otra clase. No obstante, en caso de cambio de armador o de bandera o de transferencia de clase, el Estado de acogida podrá dispensar al buque o nave del reconocimiento específico establecido en el presente apartado, tras tener en cuenta las verificaciones o reconocimientos expedidos con anterioridad para el buque o nave y siempre que no se vea afectada la seguridad para la navegación del buque o nave por dicho cambio o transferencia.

▼B

3. En caso de que los reconocimientos contemplados en el apartado 1 confirmen o revelen la existencia de deficiencias en relación con los requisitos de la presente Directiva que acarreen la prohibición de navegación, todos los costes relativos a los reconocimientos en cualquier período contable normal correrán a cargo de la compañía.

*Artículo 9***Notificación**

El Estado de acogida informará por escrito a la compañía del resultado de las verificaciones y reconocimientos a que se refieren los artículos 4, 5, 6 y 8.

*Artículo 10***Prohibición de navegación**

1. El Estado de acogida impedirá la navegación de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular en caso de que:

- a) no haya podido confirmar que se cumple lo dispuesto en los artículos 4 y 5,
- b) se encuentren deficiencias en el curso de los reconocimientos a que hacen referencia los artículos 6 y 8 que plantean un peligro inmediato para la vida, el buque o nave, su tripulación y los pasajeros,
- c) se compruebe que no se cumplen los instrumentos comunitarios enunciados en el anexo II y esto representa un peligro inmediato para la vida, para el buque o nave, su tripulación y los pasajeros,
- d) no haya sido consultado por el Estado de abanderamiento con relación a los asuntos contemplados en los apartados 1 y 5 del artículo 13,

hasta que el Estado de acogida compruebe que se ha eliminado el peligro y que se cumplen los requisitos de la Directiva.

El Estado de acogida informará a la compañía por escrito de la decisión de impedir la navegación de dicho transbordador de carga rodada o nave de alta velocidad, explicando detalladamente las razones.

2. No obstante, cuando el transbordador de carga rodada o la nave de gran velocidad ya esté prestando un servicio regular y se comprueba que existen deficiencias, los Estados de acogida exigirán a la compañía que tome las medidas necesarias para rectificarlas con prontitud, o en un plazo prudencial bien delimitado, si no presentan un riesgo inmediato para la seguridad del buque o nave, la tripulación o los pasajeros. Una vez rectificada la deficiencia, los Estados de acogida interesados comprobarán que dicha rectificación se ha realizado a su entera satisfacción, y de no ser así impedirán la utilización del transbordador o la nave.

3. Los Estados miembros, conforme a su legislación interna, establecerán y mantendrán los procedimientos adecuados que regulen el derecho de la compañía a recurrir la resolución por la que se prohíba la navegación. Los recursos se tramitarán rápidamente. El recurso no acarreará la suspensión automática de la resolución.

La autoridad competente informará debidamente a la compañía de su derecho a recurrir.

4. En los casos en que se apliquen los artículos 4, 5 y 6 antes de la entrada en servicio en una línea regular de un transbordador o nave de pasaje de gran velocidad, la decisión de impedir la navegación se adoptará en el plazo de un mes a partir del reconocimiento específico inicial y se comunicará a la compañía inmediatamente.

**B***Artículo 11***Procedimientos relacionados con los reconocimientos específicos iniciales y periódicos**

1. Los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que hayan superado los reconocimientos específicos a satisfacción del Estado o Estados de acogida, quedarán exentos de las inspecciones ampliadas que dichos Estados hubieran de realizar, ya sea conforme al apartado 4 del artículo 7 de la Directiva 95/21/CE, o por el motivo fundado de pertenecer a la categoría de buques de pasaje, según figura en el apartado 1 del artículo 7 y en el punto 3 de la sección A del anexo V de dicha Directiva.
2. Las administraciones de dos o más Estados de acogida que participen en el reconocimiento específico de un mismo buque o nave colaborarán entre sí. Los reconocimientos los efectuará un equipo integrado por inspectores cualificados del Estado o Estados de acogida. En caso de que sea necesaria una evaluación cualitativa del cumplimiento de las disposiciones relativas a la clase, los Estados de acogida velarán por que los integrantes del equipo tengan los conocimientos y experiencia necesarios, en su caso incluyendo a un supervisor de una organización reconocida. Los inspectores informarán de las deficiencias que detecten a las administraciones de los Estados de acogida. El Estado de acogida comunicará esta información al Estado de abanderamiento si éste no fuera un Estado de acogida implicado en el reconocimiento.
3. Cualquiera de los Estados de acogida implicados puede aceptar llevar a cabo un reconocimiento a petición de otro de los Estados de acogida implicados.
4. A petición de la compañía, el Estado de acogida invitará a la administración del Estado de abanderamiento que no sea Estado de acogida a estar representada en todo reconocimiento específico que se lleve a cabo de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.
5. Cuando planee un reconocimiento conforme a los artículos 6 y 8, el Estado de acogida tendrá debidamente en cuenta el programa de operaciones y mantenimiento del buque o nave.
6. La información obtenida durante los reconocimientos específicos se recogerá en un informe cuya estructura se definirá con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 16.
7. De persistir desavenencia entre varios Estados de acogida respecto de la conformidad con las disposiciones del artículo 4 y el apartado 1 del artículo 5, la administración de todo Estado de acogida que participe en un reconocimiento específico notificará de inmediato a la Comisión sobre sus causas.
8. La Comisión iniciará inmediatamente los trámites oportunos para tomar una decisión, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 16.

*Artículo 12***Investigación de accidentes**

1. En el marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos, los Estados miembros definirán un estatuto legal que les permita, a ellos y a otros Estados miembros que tengan interés significativo, participar, colaborar o, cuando así esté previsto en el Código para la investigación de siniestros en el mar, realizar toda investigación sobre siniestros o incidentes marítimos en que se haya visto envuelto cualquier transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad.
2. «Estado que tenga interés significativo», «Estado investigador principal» y «siniestro marino» se entenderán en el mismo sentido que en el Código para la investigación de siniestros en el mar de la OMI.
3. Cuando un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un siniestro marino, el procedimiento de investigación será incoado por el Estado en cuyas aguas

▼B

ocurra el accidente o incidente o, en otras aguas, por el último Estado miembro visitado por el buque. Dicho Estado será responsable de la investigación y coordinación con otros Estados que tengan interés significativo hasta el momento en que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

4. Los Estados miembros que realicen, participen o colaboren en tales investigaciones garantizarán que éstas se llevan a cabo del modo más eficaz y en el plazo más breve posibles, y que cumplen el Código para la investigación de siniestros en el mar.

5. Los Estados miembros velarán por que los informes con los resultados de la investigación se hagan públicos de conformidad con el punto 12.3 del Código para la investigación de siniestros en el mar y se notifiquen a la Comisión.

*Artículo 13***Medidas de acompañamiento**

1. Los Estados miembros que expidan o reconozcan un certificado de exención colaborarán con el Estado de acogida o administración del Estado de abanderamiento interesados para resolver cualquier discrepancia sobre la conveniencia de otorgar dicha exención, antes de que se efectúe el reconocimiento específico inicial.

2. Conviene que los Estados miembros hagan funcionar sistemas costeros de guía para la navegación adecuados y otros sistemas de información conforme a la Resolución A. 795(19) de la OMI que contribuyan a la seguridad del servicio regular, o de parte del mismo, sobre la que tengan jurisdicción, prestado por transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad.

3. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión copias de los informes a que se hace referencia en el apartado 6 del artículo 11, con su número de identificación de la OMI, si procede. La Comisión, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 16, podrá decidir los medios apropiados para asignar un número de identificación a otros buques. Si en el servicio regular están interesados dos o más Estados de acogida, bastará que uno de ellos facilite dichos datos. La Comisión creará y mantendrá una base de datos con la información facilitada. Las condiciones de acceso a la base de datos se decidirán de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 16.

4. Los Estados miembros garantizarán que las compañías que exploten servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad pueden mantener y aplicar un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo. Para ello, utilizarán el marco establecido en virtud de la Resolución A.852(20) de la Asamblea de la OMI «Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo». Si dos o más Estados miembros están interesados en el servicio regular en calidad de Estados de acogida, establecerán conjuntamente un plan para las distintas rutas.

5. Los Estados miembros que vayan a ser Estados de acogida se asegurarán de que la administración del Estado de abanderamiento ha contado plenamente con su participación en calidad de tales con vistas a la expedición del permiso de utilización para naves de gran velocidad, conforme a las disposiciones del punto 1.9.3 del Código de naves de gran velocidad. Los Estados miembros garantizarán que se imponen y mantienen las restricciones operacionales requeridas por las situaciones locales para proteger la vida, los recursos naturales y las actividades costeras, y tomarán medidas para la aplicación de las mismas.

*Artículo 14***Cooperación entre Estados de acogida**

Los Estados de acogida que participen en un mismo servicio regular se coordinarán entre sí en la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva.

▼B*Artículo 15***Medidas de apoyo**

Los Estados miembros informarán de las prescripciones que la presente Directiva impone a toda compañía que presta servicio regular con origen o destino en un puerto de la Comunidad a los terceros países que tengan responsabilidades de Estado de abanderamiento u otras similares a las del Estado de acogida en relación con transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad a los que se aplique la presente Directiva y que naveguen entre un puerto de un Estado miembro y otro de un tercer Estado.

▼M1*Artículo 16***Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (denominado en lo sucesivo «el Comité COSS»), creado en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS)⁽¹⁾.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁽²⁾, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en dos meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

▼B*Artículo 17***Procedimiento de modificación**

De acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 16,

- a) los anexos,
- b) las definiciones,
- c) las referencias a instrumentos comunitarios,
- d) las referencias a Resoluciones de la OMI,

podrán ser modificadas en el grado necesario para que se conformen a las medidas de la Comunidad o de la OMI que hayan entrado en vigor, pero sin que se amplíe su ámbito de aplicación.

Los anexos también podrán modificarse de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 16 en caso de que resulte necesario para mejorar el régimen establecido por la presente Directiva, pero sin que se amplíe el ámbito de la Directiva.

▼M1

Las enmiendas a los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2 podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.



Artículo 18

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables a las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 19

Aplicación

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de diciembre de 2000, e informarán inmediatamente de ello a la Comisión.
2. Las disposiciones de la letra d) del apartado 1 del artículo 4 serán de aplicación en el plazo, como máximo, de treinta meses a partir de la publicación de la norma CEI no 61996 o como muy tarde el 1 de enero de 2001, si esta última fecha es posterior.
3. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.
4. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de todas las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 20

Evaluación de la aplicación

Tres años después de la fecha mencionada en el apartado 1 del artículo 19, la Comisión evaluará, a partir de la información aportada por los Estados miembros conforme al artículo 13, la aplicación de esta Directiva.

Artículo 21

Entrada en vigor

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

Artículo 22

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.



ANEXO I

**PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO
PARA LAS COMPAÑÍAS**

(conforme al apartado 1 del artículo 5 y a los artículos 6 y 8)

Las compañías garantizarán que, a bordo de los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad:

1. Se ha facilitado al capitán la información oportuna sobre los sistemas de guía para la navegación existentes en tierra y otros sistemas de información que puedan ayudarle a dirigir el viaje con seguridad, antes de que el buque o nave se haga a la mar, y el capitán utiliza los sistemas de información y guía para la navegación creados por los Estados miembros.
2. Se aplican las disposiciones pertinentes de los apartados 2 a 6 de la circular MSC 699, «Directrices revisadas sobre las instrucciones de seguridad para los pasajeros».
3. En un lugar de fácil acceso se exhibe un cuadro con la organización de los cometidos a bordo que contiene:
 - a) el horario de servicios en el mar y en puerto,
 - b) el número máximo de horas de trabajo y mínimo de horas de descanso exigidas al personal de guardia.
4. El capitán no tiene limitada su capacidad de tomar cualquier decisión que, según su criterio profesional, resulte necesaria para la seguridad de la navegación y el funcionamiento del buque o nave, en especial en condiciones de mal tiempo y mar agitada.
5. El capitán lleva un registro de las actividades e incidentes de la navegación que sean importantes para la seguridad de la navegación.
6. Toda avería o deformación permanente de las puertas exteriores del forro o las correspondientes chapas del casco que pueda afectar a la integridad del transbordador o de la nave, y cualesquiera deficiencias en los medios de sujeción de dichas puertas, se notifican rápidamente tanto a la administración del Estado de abanderamiento como al Estado de acogida, y se reparan prontamente a satisfacción de éstos.
7. Se dispone de un plan de travesía actualizado antes de la salida del transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad; dicho plan se elaborará cumpliendo plenamente ►**MI** la Resolución A.893(21) de la Asamblea de la OMI ◀ sobre Directrices para la planificación de viajes.
8. Se da a conocer a los pasajeros y se muestra de forma adecuada para quienes sufran alguna deficiencia visual información general sobre los servicios y asistencia que se ofrecen a bordo a las personas mayores y discapacitadas.

*ANEXO II***LISTA DE INSTRUMENTOS COMUNITARIOS**

a que se hace referencia en la letra c) del apartado 1 del artículo 10

- Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes (DO L 247 de 5.10.1993, p. 19); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/74/CE de la Comisión (DO L 276 de 13.10.1998, p. 7).
- Directiva 94/58/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas (DO L 319 de 12.12.1994, p. 28); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/35/CE (DO L 172 de 17.6.1998, p. 1), si es de aplicación.
- Reglamento (CE) n° 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada (DO L 320 de 30.12.1995, p. 14); Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 179/98 de la Comisión (DO L 19 de 24.1.1998, p. 35).



ANEXO III

PROCEDIMIENTOS PARA LOS RECONOCIMIENTOS ESPECÍFICOS

(conforme a los artículos 6 y 8)

1. El reconocimiento específico garantizará que se cumplen las prescripciones legales, en particular en relación con la construcción, subdivisión y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, carga, estabilidad, protección contra incendios, número máximo de pasajeros, dispositivos salvavidas y transporte de mercancías peligrosas, radiocomunicaciones y navegación; a tal fin, y siempre que sea aplicable, dicho reconocimiento comprenderá al menos lo siguiente:
 - arranque del generador de emergencia,
 - inspección del alumbrado de emergencia,
 - inspección de la fuente de alimentación de emergencia de las instalaciones de radio,
 - ensayo de la instalación de megafonía,
 - ejercicio de lucha contra incendios, incluida demostración de la capacidad de utilizar trajes de bomberos,
 - funcionamiento de la bomba contraincendios de emergencia, con dos mangueras contraincendios conectadas al colector,
 - ensayo de los mandos a distancia de parada de emergencia que controlan el suministro de combustible a las calderas y la maquinaria principal y auxiliar y accionan los ventiladores,
 - ensayo de los mandos a distancia y mandos locales de cierre de las válvulas de mariposa contraincendios,
 - ensayo de los sistemas de detección de incendios y alarma contraincendios,
 - ensayo de cierre de las puertas contraincendios,
 - accionamiento de las bombas de sentina,
 - cierre de las puertas de los mamparos estancos, tanto a distancia como mediante mando local,
 - demostración de que los miembros clave de la tripulación están familiarizados con los planes de lucha contra averías,
 - arriado y puesta a flote de al menos un bote de rescate y un bote salvavidas, puesta en marcha y ensayo del sistema de propulsión y gobierno de los mismos, recuperación y colocación de los botes en su puesto de estiba a bordo,
 - comprobación del inventario de todos los botes salvavidas y botes de rescate,
 - ensayo de los aparatos de gobierno principal y auxiliar del buque o nave.
2. En los reconocimientos específicos se comprobará el sistema de mantenimiento planificado de a bordo.
3. En los reconocimientos específicos se examinará el conocimiento y la eficacia de los tripulantes en relación con los procedimientos de seguridad y en caso de emergencia, mantenimiento, hábitos de trabajo, seguridad de los pasajeros, procedimientos del puente y operaciones relacionadas con la carga y los vehículos. Se comprobará la capacidad de los marineros de comprender y, en su caso, dar órdenes e instrucciones e informar a sus superiores en la lengua de trabajo común indicada en el diario de navegación. Se comprobará la acreditación escrita de que los miembros de la tripulación han superado una formación especial, en particular en las áreas siguientes:
 - control de multitudes,
 - familiarización,
 - formación en seguridad destinada al personal que presta asistencia directamente al pasaje en los espacios de pasajeros y, en particular, a las personas mayores y discapacitadas en situación de emergencia,
 - gestión de crisis y comportamiento humano.

En el reconocimiento específico se determinará si los sistemas de turnos provocan fatiga exagerada, especialmente en el personal de guardia.

▼B

4. Sólo se reconocerán los títulos de los tripulantes expedidos por terceros países si cumplen el Reglamento I/10 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guarda para la gente de mar (Convenio STCW) revisado.



ANEXO IV

DIRECTIVAS INDICATIVAS PARA LOS RECONOCIMIENTOS SIN PREVILO AVISO DURANTE UNA TRAVESÍA REGULAR DESTINADAS A LOS INSPECTORES CUALIFICADOS

(conforme al apartado 1 del artículo 8)

1. *Información sobre el pasaje*

Medios utilizados para garantizar que no se supera el número de pasajeros que está autorizado a transportar el buque de transbordo de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad (en adelante denominado «el buque»). Se comprobará que el sistema de registro de pasajeros cumple la normativa y es eficaz. Se comprobará que el dato del número total de pasajeros se facilita al capitán y, en su caso, que los pasajeros que hagan una travesía de ida y vuelta sin desembarcar son incluidos en el total del viaje de retorno.

2. *Información sobre carga y estabilidad*

Se comprobará que hay instaladas y se utilizan marcas de calado, según proceda. Se comprobará que se han tomado medidas para evitar la sobrecarga del buque y que no está sumergida la línea de carga de compartimentado apropiada. Se verificará que se evalúa debidamente la carga y la estabilidad. Se comprobará que se han pesado de forma adecuada los vehículos y el resto de la carga y que las cifras se transmiten al capitán para su utilización en las evaluaciones de la carga y la estabilidad. Se comprobará que hay planes de lucha contra averías expuestos permanentemente y que se han facilitado a los oficiales manuales sobre la lucha contra averías.

3. *Seguridad para la navegación*

Procedimiento para garantizar que el buque reúne las condiciones de seguridad necesarias para hacerse a la mar antes de que salga de puerto, incluido un procedimiento por el que se informa expresamente de que están cerradas todas las puertas del forro estancas al agua y la intemperie. Se comprobará que todas las puertas de la cubierta de vehículos están cerradas antes de que el buque salga de puerto o permanecen abiertas únicamente el tiempo necesario para permitir cerrar el yelmo de proa, se verificarán los mecanismos de cierre de las puertas de proa, popa y costados, así como las luces indicadoras y cámaras de televisión de vigilancia que muestren la situación de dichas puertas en el puente de navegación. Se determinará y notificará toda dificultad en el funcionamiento de las luces indicadoras, especialmente por lo que se refiere a los interruptores de las puertas.

4. *Consignas de seguridad*

Consignas de seguridad rutinarias y exhibición de instrucciones para procedimientos de emergencia en el idioma o idiomas adecuados. Se comprobará que al principio del viaje se dan las consignas de seguridad, y que éstas pueden oírse en todos los espacios públicos, incluidas las cubiertas expuestas, a que los pasajeros tienen acceso.

5. *Anotaciones en el diario de navegación*

Se examinará el diario de navegación para comprobar si se han anotado el cierre de las puertas estancas al agua y la intemperie situadas a proa, a popa y en otros lugares, los ejercicios de cierre de las puertas estancas de compartimentado, las pruebas del aparato de gobierno, etc. También se comprobará que se anotan los calados, francobordo y datos de estabilidad, así como la lengua común de la tripulación.

6. *Mercancías peligrosas*

Se comprobará la aplicación de la normativa pertinente a toda carga peligrosa o contaminante. En particular, se verificará que se ha realizado una declaración sobre las mercancías peligrosas y contaminantes transportadas, que existe un manifiesto o plano de estiba que muestra su situación a bordo, que el transporte de esa carga particular está permitido en buques de pasaje, y que las mercancías peligrosas y contaminantes están adecuadamente marcadas, etiquetadas, estibadas, sujetas y separadas.

Se comprobará que los vehículos que transportan mercancías peligrosas o contaminantes llevan los rótulos indicativos adecuados y están bien sujetos. Se verificará que, cuando se transportan mercancías peligrosas o contaminantes, hay disponible en tierra una copia del manifiesto o plano de estiba.

▼B

Se comprobará que el capitán conoce las obligaciones en materia de notificación derivadas de la Directiva 93/75/CEE, así como las instrucciones sobre los procedimientos de emergencia y primeros auxilios en caso de incidente con mercancías peligrosas o contaminantes marinos. Se comprobará que los medios de ventilación de las cubiertas de vehículos están funcionando en todo momento, que incrementan su potencia cuando los motores de los vehículos están en marcha y que hay instalado un sistema indicador que muestra en el puente si funciona la ventilación de la cubierta de vehículos.

7. *Sujeción de los vehículos de mercancías*

Se comprobará cómo están sujetos los vehículos de mercancías, por ejemplo, estibados en bloque o con trinca individual. Se verificará también si se han provisto suficientes puntos de sujeción reforzados. Se examinarán los sistemas de sujeción de los vehículos de mercancías en condiciones de mal tiempo o cuando se prevé temporal. Se comprobará el método de sujeción de autocares y motocicletas, si existe. Se comprobará la existencia de un manual de sujeción de la carga a bordo del buque.

8. *Cubiertas de vehículos*

Se comprobará si los espacios de categoría especial y de carga rodada son objeto de un sistema de rondas o están vigilados por circuito de televisión de modo que pueda observarse el movimiento de los vehículos en malas condiciones meteorológicas y la entrada no autorizada de pasajeros. Se verificará que las entradas y puertas contra incendios se mantienen cerradas y que se han colocado carteles de aviso para impedir la entrada de pasajeros en las cubiertas de vehículos cuando el buque está en el mar.

9. *Cierre de las puertas estancas*

Se comprobará que se siguen las indicaciones que figuran en las instrucciones operacionales en relación con las puertas estancas de compartimentado. Se verificará que se realizan los ejercicios prescritos. Se confirmará que el control de las puertas estancas desde el puente se verifica, cuando es posible, en modo «local». Se comprobará que las puertas se mantienen cerradas en condiciones de visibilidad restringida u otras situaciones peligrosas. Se comprobará que se enseña a los tripulantes la manera correcta de accionar las puertas, y que éstos son conscientes del peligro que entraña su mala utilización.

10. *Patrullas contra incendios*

Se confirmará que existe un sistema eficiente de patrullas que permite detectar cualquier conato de incendio. Las patrullas deberán vigilar también los espacios de categoría especial donde no haya instalado un sistema fijo de detección y alarma contra incendios, teniéndose en cuenta que dichos espacios pueden estar ya vigilados mediante un sistema de rondas, según se indica en el punto 8.

11. *Comunicaciones en caso de emergencia*

Se comprobará en el cuadro de obligaciones que hay suficientes tripulantes para asistir a los pasajeros en situación de emergencia, que pueden ser identificados con facilidad y que son capaces de comunicarse con los pasajeros si se produce una emergencia, teniendo en cuenta una combinación adecuada y apropiada de los factores siguientes:

- a) la lengua o lenguas de las nacionalidades principales de los pasajeros transportados en una determinada ruta;
- b) la probabilidad de que la utilización de un vocabulario inglés elemental de instrucciones básicas proporcione un medio de comunicación con el pasajero que necesite asistencia, tanto si éste comparte la lengua con el miembro de la tripulación como si no;
- c) la posible necesidad de comunicarse por algún otro medio en una emergencia (por ejemplo, mediante una demostración, signos con las manos, o llamando la atención sobre la localización de instrucciones, puestos de reunión, dispositivos salvavidas o vías de evacuación, cuando no resulte práctica la comunicación verbal);
- d) en qué medida se han dado instrucciones de seguridad completas a los pasajeros en su lengua o lenguas maternas;
- e) las lenguas en que puedan difundirse las consignas de seguridad durante una emergencia o ejercicio para transmitir a los pasajeros las orientaciones esenciales y facilitar la asistencia a los mismos por parte de la tripulación.

▼B12. *Lengua de trabajo común a los tripulantes*

Se comprobará que se ha establecido una lengua de trabajo que garantice el comportamiento eficaz de la tripulación en relación con la seguridad, y que dicha lengua de trabajo se hace constar oportunamente en el diario de navegación del buque.

13. *Equipo de seguridad*

Se comprobará que se realiza el mantenimiento de los dispositivos salvavidas y de lucha contra incendios, incluidas las puertas contraincendios y otros elementos de protección estructural contra el fuego que puedan inspeccionarse con facilidad. Se verificará que están permanentemente expuestos los planos del sistema de lucha contra incendios, o que se han facilitado a los oficiales del buque manuales que contengan una información equivalente. Se comprobará la correcta estiba de los chalecos salvavidas, y que se identifican fácilmente los emplazamientos de los chalecos salvavidas infantiles. Se verificará que la carga de los vehículos no entorpece el funcionamiento de los dispositivos de lucha contra incendios, cierres de emergencia ni controles de las válvulas de temporal, etc., que puedan estar situados en las cubiertas de vehículos.

14. *Equipo de navegación y equipo radioeléctrico*

Se comprobará el correcto funcionamiento de los equipos de navegación y de comunicaciones radioeléctricas, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros (RLS).

15. *Alumbrado de emergencia suplementario*

Se comprobará que hay instalado un alumbrado de emergencia suplementario cuando ello esté prescrito, y que se lleva un registro de sus fallos.

16. *Medios de evacuación*

Marcado según las prescripciones aplicables, e iluminación desde las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, de los medios de evacuación. Medidas adoptadas para evitar que los vehículos estén en las vías de evacuación cuando éstas atraviesan o pasan por las cubiertas de vehículos. Se comprobará también que se mantienen expeditas las salidas, en especial las de las tiendas libres de impuestos, que a veces están bloqueadas por un exceso de mercancías.

17. *Manual de operaciones*

Se comprobará que el capitán y todos los oficiales superiores disponen de un ejemplar del libro de operaciones, y que hay otros disponibles para todos los tripulantes. Se verificará también que existen listas de comprobación para las tareas de preparación para la navegación y otras operaciones.

18. *Limpieza de la cámara de máquinas*

Se comprobará que la cámara de máquinas se mantiene limpia.

19. *Eliminación de basuras*

Se comprobará que son satisfactorios los sistemas empleados para la manipulación y eliminación de basuras.

20. *Plan de mantenimiento*

Toda compañía debe tener una serie de órdenes permanentes, con un sistema de mantenimiento planificado, para todas las zonas relacionadas con la seguridad, incluidas las puertas de proa y popa y las aberturas de los costados junto con sus mecanismos de cierre, así como la cámara de máquinas y el equipo de seguridad. Debe haber planes para la comprobación periódica de todos los elementos, a fin de mantener las normas de seguridad al nivel más elevado posible. Deben existir procedimientos para registrar deficiencias y confirmar que se han rectificado, de modo que el capitán y la persona designada en tierra, que debe formar parte de la gerencia de la compañía, conozcan esas deficiencias y el hecho de que se han subsanado en un plazo especificado. La comprobación periódica del funcionamiento de los mecanismos de cierre de las puertas exteriores e interiores de proa debe incluir los indicadores, equipo de vigilancia y cualesquiera imbornales situados en los espacios entre el yelmo de proa y la puerta interior y, en especial, los mecanismos de cierre y los sistemas hidráulicos a ellos asociados.

21. *Viaje*

Cuando se realice un viaje deberá aprovecharse la ocasión para determinar si hay a bordo un número excesivo de personas, si la disponibilidad de asientos es suficiente y si los pasillos, escaleras y salidas de emergencia están bloqueados con equipajes o pasajeros sin asiento. Se comprobará que

▼B

no quedan pasajeros en la cubierta de vehículos cuando el buque está en el mar, ni se permite el acceso del pasaje hasta inmediatamente antes del amarre.



ANEXO V

CRITERIOS DE CUALIFICACIÓN E INDEPENDENCIA PARA LOS INSPECTORES CUALIFICADOS

[conforme a la letra r) del artículo 2]

1. El inspector cualificado debe estar facultado por la autoridad competente del Estado miembro para efectuar los reconocimientos específicos según lo dispuesto en el artículo 6.
2. El inspector cualificado deberá:
 - o bien haber cumplido un mínimo de un año al servicio de la autoridad competente de un Estado miembro en calidad de inspector del Estado de abanderamiento, ocupándose de labores de reconocimiento y certificación con arreglo a lo dispuesto en el Convenio SOLAS de 1974;
 - y estar en posesión de
 - a) un título de habilitación como capitán, que le capacite para ejercer el mando de un buque de arqueo igual o superior a 1 600 GT, con arreglo al Convenio STCW, Regla II/2,
 - b) un título de habilitación como maquinista naval jefe que le capacite para desempeñar dicha función a bordo de un buque cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW, con arreglo al Convenio STCW, Regla III/2, o
 - c) haber superado en un Estado miembro un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial mecánico o ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo, y haber trabajado como tal durante cinco años como mínimo;
 - [el inspector cualificado que se menciona en las letras a) y b) deberá haber trabajado durante un período mínimo de cinco años en el mar como oficial en la sección de puente o en la sección de máquinas, respectivamente];
- o bien:
 - tener una titulación universitaria adecuada o una formación equivalente recibidas en un Estado miembro, y
 - haber recibido formación y titulación en una escuela de inspectores de seguridad de buques de un Estado miembro, y.
 - haber trabajado al menos dos años al servicio de la autoridad competente de un Estado miembro como inspector del Estado de abanderamiento, ocupándose de labores de reconocimiento y certificación con arreglo a lo dispuesto en el Convenio SOLAS de 1974.
3. El inspector cualificado deberá poder comunicarse verbalmente y por escrito con los tripulantes en la lengua más comúnmente hablada en el mar.
4. El inspector cualificado tendrá un buen conocimiento de las disposiciones del Convenio SOLAS de 1974 y de los procedimientos pertinentes a efectos de la presente Directiva.
5. El inspector cualificado que lleve a cabo reconocimientos específicos no estará vinculado por interés alguno a la compañía afectada ni a ninguna otra que preste servicio regular con origen o destino en el Estado de acogida, ni al trasbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad inspeccionados, ni tampoco estará empleado por organizaciones no gubernamentales que realicen reconocimientos obligatorios o de clasificación o expidan certificados a tal trasbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, ni trabajará por cuenta de estas últimas.
6. Los inspectores que no cumplan los criterios expuestos serán también aceptados si en la fecha de la adopción de la Directiva 95/21/CE estaban al servicio de la autoridad competente para reconocimientos obligatorios o para las inspecciones del control del Estado del puerto.