

Información adicional

1. O certificado debe asinarse e selarse nunha cor diferente á da impresión.

2. Este certificado será válido durante dez días a partir da data da inspección sanitaria efectuada no Estado membro de orixe e recollida na sección C.

3. Os datos esixidos neste certificado deben consignarse no sistema ANIMO na data de emisión do certificado e non máis tarde das vinte e catro horas seguintes a ela.

- (1) Rísquese o que non proceda.
- (2) Non se aplica cando os animais proceden de varias explotacións.
- (3) Rísquese se non procede.
- (4) Deberá cubri-lo veterinario oficial do Estado membro de orixe.
- (5) Deberá cubri-lo veterinario oficial no centro de concentración autorizado do Estado membro de tránsito.
- (6) Rísquese se o certificado se utiliza para o traslado de animais no Estado membro de orixe e só se cobren e asinan as seccións A e B.
- (7) Rísquese se o transportista non é diferente do transportista identificado na sección B.

MINISTERIO DE FOMENTO

19948 *REAL DECRETO 1828/2000, do 3 de novembro, polo que se modifica o Regulamento para o control do cumprimento da normativa internacional sobre seguridade marítima, prevención da contaminación e condicións de vida e traballo nos buques estranxeiros que utilicen portos ou instalacións situados en augas xurisdiccionais españolas, aprobado polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio. («BOE» 265, do 4-11-2000.)*

Mediante o Real decreto 1621/1997, do 24 de outubro, incorporouse ó ordenamento xurídico español a Directiva 95/21/CE, do Consello, do 19 de xuño, sobre o cumprimento das normas internacionais de seguridade marítima, prevención da contaminación e condicións de vida e de traballo a bordo, por parte dos buques que utilicen os portos comunitarios ou as instalacións situadas en augas baixo xurisdicción dos estados membros (control do Estado do porto), así como a Directiva 96/40/CE, da Comisión, do 25 de xuño, pola que se establece un modelo común de tarxeta de identidade para os inspectores de control do Estado do porto. As modificacións que, na primeira das normas comunitarias citadas, operaron as directivas 98/25 e 98/42/CE, levaron á derogación do Real decreto 1621/1997, do 24 de outubro, polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio, actualmente en vigor.

A Directiva 99/97/CE, da Comisión, do 13 de decembro, veu, de novo, a modifica-la Directiva 95/21/CE. Unha reforma que pretende, en primeiro lugar, cambia-las datas de referencia dos convenios e instrumentos xurídicos internacionais relacionados no artigo 2 da Directiva 95/21/CE. Por outra parte, incrementa e detalla a información relativa ás inmovilizacións dos buques que debe ser publicada, para o que modifica o artigo 15 da Directiva 95/21/CE e engade un novo anexo. E, por último, introduce variacións no factor xeral de selección dos buques que deben inspeccionarse prioritariamente —o que supón introducir cambios no anexo I da Direc-

tiva 95/21/CE— e amplía a lista de certificados e documentos do anexo II que deben examinarse.

Este real decreto ten como finalidade incorporar ó ordenamento xurídico a Directiva 99/97/CE, o que fai necesaria a modificación do Real decreto 768/1999.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo da deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 3 de novembro de 2000,

DISPONGO:

Artigo único. *Modificación do Regulamento aprobado polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio.*

O Regulamento para o control do cumprimento da normativa internacional sobre seguridade marítima, prevención da contaminación e condicións de vida e de traballo nos buques estranxeiros que utilicen portos ou instalacións situadas en augas xurisdiccionais españolas, aprobado polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio, queda modificado nos termos e co alcance que a continuación se expresa:

1. O último parágrafo do artigo 2.1 queda redactado do seguinte xeito:

«Xunto cos protocolos e emendas dos ditos convenios e os códigos anexos de carácter obrigatorio, que estean vixentes o 1 de xullo de 1999.»

2. Dáse nova redacción ó artigo 2.2, co seguinte texto:

«MA: o Memorando de París para o control dos buques polo Estado rector do porto, asinado en París o 26 de xaneiro de 1982, na versión vixente o 1 de xullo de 1999.»

3. O punto 3 do artigo 13 queda redactado do seguinte xeito:

«Os inspectores e as persoas que os asistan non poderán ter interese comercial ningún nos portos nin nos buques nos que efectúen inspeccións. Tampouco poderán estar empregados en organizacións internacionais que expidan certificados estatutarios ou de clasificación, ou que realicen as supervisións necesarias para a expedición dos ditos certificados ós buques, nin levar a cabo tarefas remuneradas con cargo ás devanditas organizacións.»

4. O artigo 16 terá a seguinte redacción:

«A Dirección Xeral da Mariña Mercante fará pública, alomenos cunha periodicidade mensual, os datos enumerados no anexo IX, relativos ós buques que, durante o mes anterior, foran inmovilizados nos portos españois ou ós cales fose denegado o acceso, segundo o disposto no artigo 12.3.

A dita publicación entenderase sen prexuízo da que lle corresponda ó sistema de información SIRENAC, en aplicación do disposto no artigo 15.2 da Directiva 95/21/CE.»

5. O anexo I queda modificado nos termos seguintes:

a) Dáse nova redacción ó punto I.6 (factores prevalectentes), co seguinte texto:

«Buques clasificados que fosen suspendidos ou privados da súa clase por motivos de seguridade nos seis meses precedentes.»

b) O punto II (factor xeral de selección) substituirase polo texto que figura no anexo I deste real decreto.

6. O anexo II queda modificado nos termos seguintes:

a) O parágrafo g) do punto 2 terá a seguinte redacción:

«Certificado de exención, incluída a lista de cargas, segundo proceda.»

b) Despois do punto 28 inseriranse os puntos que se citan no anexo II deste real decreto.

7. Engádesse un novo anexo IX, o contido do cal se inclúe no anexo III deste real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación normativa.*

Facúltase o ministro de Fomento para dicta-las disposicións de desenvolvemento e execución deste real decreto, así como para actualiza-las datas de referencia dos convenios internacionais e instrumentos xurídicos que se citan no artigo 2 do Regulamento aprobado polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio, ou modifiquen os anexos do dito regulamento.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día 13 de decembro de 2000.

Dado en Madrid o 3 de novembro de 2000.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,

FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

«II. Factor xeral de selección:

Considerarase prioritaria a inspección dos seguintes buques:

1. Os que arriben a un porto español por primeira vez ou tras unha ausencia igual ou superior a doce meses. Ó aplicar estes criterios a Administración marítima española terá tamén en conta as inspeccións realizadas por outros membros do Memorando de París para o control dos buques polo Estado rector do porto de 1982 (MA). Na falta dos datos necesarios para este fin, utilizará os datos do sistema de información "SIRENAC" disponibles e inspeccionará os buques que non estean rexistrados en "SIRENAC" a partir da entrada en vigor da base de datos o 1 de xaneiro de 1993.

2. Os que non fosen inspeccionados por ningún Estado membro da Unión Europea nos seis meses anteriores.

3. Aqueles dos que os certificados obrigatorios de construción e equipo esixidos polos convenios e dos que os certificados de clasificación fosen expedidos por unha organización que non estea recoñecida segundo os criterios do Real decreto 2662/1998, do 11 de decembro, sobre regras e estándares comúns para as

organizacións de inspección e control de buques e para as actividades correspondentes da Administración marítima.

4. Os abandeirados nun Estado que figure con inmovilizacións e atrasos superiores á media no cadro de medias trienais publicado no informe anual do "MA".

5. Aqueles ós que se lles permitise abandonar o porto dun Estado membro da Unión Europea baixo determinadas condicións, tales como as seguintes:

- Rectificación de deficiencia antes da partida.
- Rectificación de deficiencias no próximo porto.
- Rectificación de deficiencias en catorce días.
- Especificación de condicións para outras deficiencias.

Se se tomaron medidas con respecto ó buque e se rectificaron tódalas deficiencias, iso terase en conta.

6. Aqueles nos que, con ocasión dunha inspección anterior, se rexistrasen deficiencias, en función do número destas últimas.

7. Os que fosen inmovilizados nun porto anterior.

8. Os abandeirados nun Estado que non ratificase tódolos convenios internacionais pertinentes a que se fai referencia no artigo 2 deste regulamento.

9. Os abandeirados nun Estado que presente un índice de deficiencias superior á media.

10. Aqueles con deficiencias, imputables á sociedade de clasificación na que estean clasificados, por enriba da media.

11. Os pertencentes a unha categoría para a que se decidira unha inspección ampliada (conforme o artigo 7 deste regulamento).

12. Os de máis de trece anos de idade.

Para establece-la orde de prioridade que seguirá na inspección dos buques especificados, a Administración marítima española terá en conta o determinado polo factor xeral de selección do sistema de información "SIRENAC" segundo o disposto na sección 1 do anexo I do "MA" de París. Canto máis elevado resulte o dito factor, maior será a prioridade da inspección. O factor xeral de selección é a suma dos valores dos factores de selección, segundo se definen no marco do "MA", tendo en conta que os puntos 5, 6 e 7 só se aplicarán ás inspeccións realizadas nos últimos doce meses. O factor xeral de selección non poderá ser inferior á suma dos valores establecidos para os puntos 3, 4, 8, 9, 10, 11 e 12. Estes criterios de determinación da orde de prioridade para a inspección de buques aplicaranse mentres a Comisión non decida a súa inadecuación ós fins desta norma.»

ANEXO II

«29. Plan de xestión de lixo e libro rexistro de lixos.

30. Sistema de apoio para a toma de decisións dos capitáns de buques de pasaxe.

31. No caso dos buques de pasaxe que operan en rutas fixas, plan de cooperación SAR.

32. Lista das limitacións operacionais dos buques de pasaxe.

33. Caderno do graneleiro.

34. No caso de graneleiros, plan de carga e descarga.»

ANEXO III
«ANEXO IX

Publicidade das inmovilizacións e inspeccións efectuadas nos portos españois

A Dirección Xeral da Mariña Mercante fará pública, de conformidade co disposto no artigo 16, a seguinte información:

- a) Nome do buque.
- b) Número OMI.
- c) Tipo de buque.
- d) Arqueo bruto.
- e) Ano de construción.
- f) Nome e enderezo do armador.
- g) Estado do pavillón.
- h) Sociedade ou, se é o caso, sociedades de clasificación que expedisen os certificados de clase do buque, se os houber.
- i) Sociedade ou, se é o caso, sociedades de clasificación ou calquera outra entidade que expedisese cer-

tificados do buque con base nos convenios, en nome do Estado do pavillón, con indicación expresa dos ditos certificados.

- j) Número de inmovilizacións nos vinte e catro meses previos.
- k) Estado e porto onde se produciu a inmovilización.
- l) Data en que se levantou a orde de inmovilización.
- m) Duración da inmovilización, en días.
- n) Número de deficiencias detectadas e motivos da inmovilización, expresados de maneira clara e explícita.
- ñ) Cando se lle denegue ó buque o acceso a un porto comunitario, razóns de tal medida, expresadas de maneira clara e explícita.
- o) Indicación de se a sociedade de clasificación ou entidade privada que realizou o pertinente recoñecemento tivo responsabilidade en relación coas deficiencias que, por si soas ou en combinación con outras, conduciron á inmovilización.
- p) Descrición das medidas adoptadas no caso dun buque ó que se lle permitise dirixirse ó estaleiro de reparación máis próximo ou ó que se lle denegase o acceso a un porto da Unión Europea.»