

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) Nº 801/2010 DE LA COMISIÓN

de 13 de septiembre de 2010

por el que se aplica el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Artículo 1

Clasificación de los Estados de abanderamiento en función de los índices de inmovilizaciones

Vista 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 puerto ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10, apartado 3,

1. Con objeto de establecer el historial del Estado de abanderamiento a tenor de la Directiva 2009/16/CE, los Estados de abanderamiento se clasificarán en tres listas: negra, gris o blanca, adoptadas con arreglo al MA de París sobre la base del número total de inspecciones e inmovilizaciones sufridas durante un período de tres años. Además, los Estados de abanderamiento enumerados en la lista negra se dividirán en cuatro grupos: riesgo muy elevado, riesgo elevado, riesgo medio a elevado y riesgo medio, en función de su índice de inmovilizaciones. Dicha clasificación se actualizará anualmente.

Considerando lo siguiente:

(1) El historial del Estado de abanderamiento constituye uno de los parámetros generales para determinar el perfil de riesgo de los buques.

2. Se requerirá un mínimo de 30 inspecciones en el marco del control de los buques por el Estado rector del puerto para poder clasificar un Estado de abanderamiento en la lista negra, gris o blanca.

(2) Con el fin de evaluar el perfil de riesgo de un buque, debe tenerse en cuenta el porcentaje de inmovilizaciones en la Unión y en la región cubierta por el Memorando de Acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MA de París).

3. La metodología y las fórmulas que deberán utilizarse para clasificar los estados de abanderamiento cumplirán los criterios del Estado de abanderamiento tal como se establecen en el anexo del presente Reglamento.

(3) Resulta necesario poner en práctica la experiencia del MA de París en lo que atañe a la metodología que debe emplearse para evaluar el historial del Estado de abanderamiento.

Artículo 2

Historial del Estado de abanderamiento sobre la base de la auditoría de la OMI

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques.

Los criterios de historial contemplados en el anexo I, parte I.1, inciso iii), letra c), de la Directiva 2009/16/CE requeridos para considerar que los buques presentan un riesgo más bajo, se considerarán demostrados cuando la Comisión reciba una confirmación escrita del Estado de abanderamiento de que se ha elaborado un informe final de auditoría y, cuando proceda, se ha presentado un plan de medidas correctoras. Las auditorías realizadas antes del 17 de junio de 2009 se tendrán en cuenta igualmente.

⁽¹⁾ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

*Artículo 3***Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará a partir del 1 de enero de 2011.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 13 de septiembre de 2010.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

Criterio relativo al Estado de abanderamiento

[contemplado en el artículo 10, apartado 3, letra a), de la Directiva 2009/16/CE]

1. El historial de cada Estado de abanderamiento se calculará utilizando una fórmula estándar para cálculos estadísticos en la que algunos valores son fijos. Los límites entre negro a gris y gris a blanco se definen utilizando las siguientes fórmulas:

$$\mu_{\text{negro_a_gris}} = N \cdot p + 0,5 + z\sqrt{N \cdot p(1-p)}$$

$$\mu_{\text{blanco_a_gris}} = N \cdot p - 0,5 - z\sqrt{N \cdot p(1-p)}$$

En las cuales:

N es el número de inspecciones

p es el límite admisible de inmovilizaciones

z es el valor crítico de la distribución normal (1,645 para un grado de certeza del 95 %)

2. Las fórmulas enunciadas en el punto 1 proporcionarán el número admisible de inmovilizaciones para la lista negra o la lista blanca. Un número de inmovilizaciones superior al límite blanco a gris significa peor que la media y, por lo tanto, debe incluirse en la lista negra, mientras que un número de inmovilizaciones por debajo del límite gris a blanco significa mejor que la media y, por lo tanto, debe incluirse en la lista blanca. Cuando el número de inmovilizaciones de un Estado de abanderamiento concreto se sitúe entre los dos, el pabellón se incluirá en la lista gris.
3. A efectos de comparar el historial de los Estados de abanderamiento incluidos en las listas negra, gris o blanca, el cálculo se repetirá ajustando **p** en las fórmulas establecidas en el punto 1.
4. Para poder comparar el historial de los Estados de abanderamiento se utilizará el factor de rebasamiento (**FR**). Este factor indica el número de veces que **p** debe modificarse y volverse a calcular hasta que el número de inmovilizaciones de un Estado de abanderamiento sea igual a los límites. Cualquier aumento o disminución del 3 % de **p** corresponde a un punto entero de factor de rebasamiento. En el caso de los estados de abanderamiento incluidos en la lista gris, el **FR** se calculará utilizando la fórmula siguiente:

$$\text{Factor_de_rebasamiento} = \frac{(\text{Inmovilizaciones} - \mu_{\text{blanco_a_gris}})}{(\mu_{\text{negro_a_gris}} - \mu_{\text{blanco_a_gris}})}$$

5. Se tendrán en cuenta los siguientes valores del factor de rebasamiento para clasificar los Estados de abanderamiento que figuran en la lista negra en función del riesgo muy elevado, elevado, medio a elevado o medio:

FR = 4,01 o más 4: riesgo muy elevado

FR = de 3,01 a 4,00: riesgo elevado

FR = de 2,01 a 3,00: riesgo medio a elevado

EF = de 1,01 a 2,00: riesgo medio.