

a

Informació addicional

1. El certificat s'ha de signar i segellar en un color diferent del de la impressió.

2. Aquest certificat és vàlid durant deu dies a partir de la data de la inspecció sanitària efectuada a l'Estat membre d'origen i prevista a la secció C.

3. Les dades exigides en aquest certificat s'han de consignar en el sistema ANIMO en la data d'emissió del certificat i no més tard de les vint-i-quatre hores següents a aquesta data.

- (1) Ratlleu el que no sigui procedent.
- (2) No s'aplica quan els animals procedeixen de diverses explotacions.
- (3) Ratlleu-ho si no és procedent.
- (4) Ho ha d'emplenar el veterinari oficial de l'Estat membre d'origen.
- (5) Ho ha d'emplenar el veterinari oficial en el centre de concentració autoritzat de l'Estat membre de trànsit.
- (6) Ratlleu-ho si el certificat s'utilitza per al trasllat d'animals a l'Estat membre d'origen i només s'han d'emplenar i signar les seccions A i B.
- (7) Ratlleu-ho si el transportista no és diferent del transportista identificat a la secció B.

MINISTERI DE FOMENT

19948 REIAL DECRET 1828/2000, de 3 de novembre, pel qual es modifica el Reglament per al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i treball en els vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situats en aigües jurisdiccionals espanyoles, aprovat pel Reial decret 768/1999, de 7 de maig. («BOE» 265, de 4-11-2000.)

Mitjançant el Reial decret 1621/1997, de 24 d'octubre, es va incorporar a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 95/21/CE, del Consell, de 19 de juny, sobre el compliment de les normes internacionals de seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i de treball a bord, per part dels vaixells que utilitzin els ports comunitaris o les instal·lacions situades en aigües sota la jurisdicció dels estats membres (control de l'Estat del port), així com la Directiva 96/40/CE, de la Comissió, de 25 de juny, per la qual s'estableix un model comú de targeta d'identitat per als inspectors de control de l'Estat del port. Les modificacions que van introduir les directives 98/25 i 98/42/CE a la primera de les normes comunitàries esmentades van fer que es derogués el Reial decret 1621/1997, de 24 d'octubre, pel Reial decret 768/1999, de 7 de maig, actualment en vigor.

La Directiva 99/97/CE, de la Comissió, de 13 de desembre, ha tornat a modificar la Directiva 95/21/CE. Aquesta reforma pretén, en primer lloc, canviar les dates de referència dels convenis i els instruments jurídics internacionals esmentats a l'article 2 de la Directiva 95/21/CE. D'altra banda, incrementa i detalla la informació relativa a les immobilitzacions dels vaixells que ha de ser publicada, per la qual cosa modifica l'article 15 de la Directiva 95/21/CE i hi afegeix un nou annex. I, finalment, introdueix variacions en el factor general de selecció dels vaixells que s'han d'inspeccionar prioritàriament —cosa que suposa introduir canvis a l'annex I de la Directiva 95/21/CE— i amplia la llista de certificats i documents de l'annex II que s'han d'examinar.

Aquest Reial decret té com a finalitat incorporar a l'ordenament jurídic la Directiva 99/97/CE, i això fa necessària la modificació del Reial decret 768/1999.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 3 de novembre de 2000,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reglament aprovat pel Reial decret 768/1999, de 7 de maig.*

El Reglament per al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i de treball en els vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situats en aigües jurisdiccionals espanyoles, aprovat pel Reial decret 768/1999, de 7 de maig, queda modificat en els termes i amb l'abast que s'expressa a continuació:

1. L'últim paràgraf de l'article 2.1 queda redactat de la manera següent:

«Juntament amb els protocols i les esmenes dels convenis esmentats i els codis annexos de caràcter obligatori, que estiguin vigents l'1 de juliol de 1999.»

2. Es fa una nova redacció de l'article 2.2, amb el text següent:

«MA: el Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port firmat a París el 26 de gener de 1982, en la versió vigent l'1 de juliol de 1999.»

3. L'apartat 3 de l'article 13 queda redactat de la manera següent:

«Els inspectors i les persones que els assisteixin no poden tenir cap interès comercial en els ports ni en els vaixells on facin les inspeccions. Tampoc poden estar empleats en organitzacions internacionals que expedixin certificats estatutaris o de classificació, o que efectuin les supervisions necessàries per a l'expedició dels certificats esmentats als vaixells, ni dur a terme tasques remunerades amb càrrec a les organitzacions esmentades.»

4. L'article 16 té la redacció següent:

«La Direcció General de la Marina Mercant ha de fer públiques, com a mínim amb una periodicitat mensual, les dades que esmenta l'annex IX, relatives als vaixells que durant el mes anterior hagin estat immobilitzats en els ports espanyols o l'accés als ports dels quals hagi estat denegat, segons el que disposa l'article 12.3.

Aquesta publicació s'entén sens perjudici de la que correspongui al sistema d'informació SIRENAC, en aplicació del que disposa l'article 15.2 de la Directiva 95/21/CE.»

5. L'annex I queda modificat en els termes següents:

a) Es fa una nova redacció de l'apartat I.6 (factors prevalents), amb el text següent:

«Vaixells classificats que hagin estat suspesos o privats de la seva classe per motius de seguretat en els sis mesos precedents.»

b) L'apartat II (factor general de selecció) se substitueix pel text que figura a l'annex I d'aquest Reial decret.

6. L'annex II queda modificat en els termes següents:

a) El paràgraf g) de l'apartat 2 té la redacció següent:

«Certificat d'exempció, inclosa la llista de càrregues, segons escaigui.»

b) Després de l'apartat 28 s'insereixen els punts que s'esmenten a l'annex II d'aquest Reial decret.

7. S'hi afegeix un nou annex IX, el contingut del qual s'inclou a l'annex III d'aquest Reial decret.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o de rang inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Habilitació normativa.*

Es faculta el ministre de Foment per dictar les disposicions de desplegament i l'execució d'aquest Reial decret, així com per actualitzar les dates de referència dels convenis internacionals i els instruments jurídics que s'esmenten a l'article 2 del Reglament aprovat pel Reial decret 768/1999, de 7 de maig, o modifiquin els annexos d'aquest Reglament.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el dia 13 de desembre de 2000.

Madrid, 3 de novembre de 2000.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANNEX I

«II. Factor general de selecció:

Es considera prioritària la inspecció dels vaixells següents:

1. Els que arribin a un port espanyol per primera vegada o després d'una absència igual o superior a dotze mesos. En aplicar aquests criteris, l'Administració marítima espanyola també ha de tenir en compte les inspeccions efectuades per altres membres del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port de 1982 (MA). En cas que faltin les dades necessàries per a aquesta finalitat, ha d'utilitzar les dades del sistema d'informació SIRENAC disponibles i ha d'inspeccionar els vaixells que no estiguin registrats a SIRENAC a partir de l'entrada en vigor de la base de dades l'1 de gener de 1993.

2. Els que no hagin estat inspeccionats per cap Estat membre de la Unió Europea en els sis mesos anteriors.

3. Els vaixells en què els certificats obligatoris de construcció i l'equip exigits pels convenis i també els certificats de classificació hagin estat expedits per una organització que no estigui reconeguda segons els criteris del Reial decret 2662/1998, d'11 de desembre, sobre regles i estàndards comuns per a les organitzacions d'inspecció i control de vaixells i per a les activitats corresponents de l'Administració marítima.

4. Els abanderats en un Estat que figuri amb immobilitzacions i endarreriments superiors a la mitjana en el quadre de mitjanes triennals publicat en l'informe anual del MA.

5. Els vaixells als quals s'hagi permès abandonar el port d'un Estat membre de la Unió Europea sota determinades condicions, com ara les següents:

- Rectificació de deficiència abans de la partida.
- Rectificació de deficiències en el pròxim port.
- Rectificació de deficiències en catorze dies.
- Especificació de condicions per a altres deficiències.

Si s'han pres mesures respecte al vaixell i s'han rectificat totes les deficiències, això s'ha de tenir en compte.

6. Els vaixells en què, amb motiu d'una inspecció anterior, s'hagin registrat deficiències, en funció del nombre de deficiències registrades.

7. Els que hagin estat immobilitzats en un port anterior.

8. Els abanderats en un Estat que no hagi ratificat tots els convenis internacionals pertinents a què fa referència l'article 2 d'aquest Reglament.

9. Els abanderats en un Estat que tingui un índex de deficiències superior a la mitjana.

10. Els vaixells amb deficiències, imputables a la societat de classificació en què estiguin classificats, per sobre de la mitjana.

11. Els que pertanyin a una categoria per a la qual s'hagi decidit una inspecció ampliada (d'acord amb l'article 7 d'aquest Reglament).

12. Els de més de tretze anys d'edat.

Per establir l'ordre de prioritat que s'ha de seguir en la inspecció dels vaixells especificats, l'Administració marítima espanyola ha de tenir en compte el determinat pel factor general de selecció del sistema d'informació SIRENAC, segons el que disposa la secció 1 de l'annex I del MA de París. Com més elevat sigui aquest factor, més alta és la prioritat de la inspecció. El factor general de selecció és la suma dels valors dels factors de selecció, segons es defineixen en el marc del MA, tenint en compte que els apartats 5, 6 i 7 només s'apliquen a les inspeccions efectuades en els últims dotze mesos. El factor general de selecció no pot ser inferior a la suma dels valors establerts per als apartats 3, 4, 8, 9, 10, 11 i 12. Aquests criteris de determinació de l'ordre de prioritat per a la inspecció de vaixells s'apliquen mentre la Comissió no decideixi la seva inadequació a les finalitats d'aquesta norma.»

ANNEX II

«29. Pla de gestió d'escombraries i llibre registre d'escombraries.

30. Sistema de suport per a la presa de decisions dels capitans de vaixells de passatge.

31. En el cas dels vaixells de passatge que operen en rutes fixes, pla de cooperació SAR.

32. Llista de les limitacions operacionals dels vaixells de passatge.

33. Quadern del vaixell de mercaderies alloure.

34. En el cas de vaixells de mercaderies alloure, pla de càrrega i descàrrega.»

ANNEX III

«ANNEX IX

Publicitat de les immobilitzacions i inspeccions efectuades en els ports espanyols

La Direcció General de la Marina Mercant ha de fer pública, de conformitat amb el que disposa l'article 16, la informació següent:

- Nom del vaixell.
- Número OMI.

a

- c) Tipus de vaixell.
- d) Arqueig brut.
- e) Any de construcció.
- f) Nom i adreça del navilier.
- g) Estat del pavelló.
- h) Societat o, si s'escau, societats de classificació que hagin expedit els certificats de classe del vaixell, si n'hi ha.
- i) Societat o, si s'escau, societats de classificació o qualsevol altra entitat que hagi expedit certificats del vaixell sobre la base dels convenis, en nom de l'Estat del pavelló, amb indicació expressa dels certificats esmentats.
- j) Nombre d'immobilitzacions en els vint-i-quatre mesos previs.
- k) Estat i port on es va produir la immobilització.
- l) Data en què es va aixecar l'ordre d'immobilització.
- m) Durada de la immobilització, en dies.
- n) Nombre de deficiències detectades i motius de la immobilització, expressats de manera clara i explícita.
- ñ) Quan es denegui al vaixell l'accés a un port comunitari, raons d'aquesta mesura, expressades de manera clara i explícita.
- o) Indicació de si la societat de classificació o l'entitat privada que va fer el reconeixement pertinent va tenir responsabilitat en relació amb les deficiències que,

per si soles o en combinació amb altres, van comportar la immobilització.

p) Descripció de les mesures adoptades en el cas d'un vaixell al qual s'hagi permès dirigir-se a la drassana de reparació més pròxima o al qual s'hagi denegat l'accés a un port de la Unió Europea.»

CAP DE L'ESTAT

323 *CORRECCIÓ d'errada al text català de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'enjudiciament civil. (Suplement 2, de 5-2-2000.)*

Havent observat una errada en el text català de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'enjudiciament civil, publicat en el suplement en català número 2 del «Butlletí Oficial de l'Estat», de 5 de febrer de 2000, es procedeix a fer-ne la rectificació oportuna:

A la pàgina 229, segona columna, segon paràgraf, vuitena línia, on diu: «Per aquest motiu no s'ha considerat oportú mantenir l'existència dels secretaris, (...)», ha de dir: «Per aquest motiu no s'ha considerat oportú mantenir-ne l'existència, (...)».