

Referencia: 1999/11412

Rango: REAL DECRETO

Oficial-Número: 768/1999

Disposición-Fecha: 07-05-1999

Departamento: MINISTERIO DE FOMENTO

Publicación-Fecha: 21-05-1999

BOE-Número: 121/1999

Página: 19256

Título: REAL DECRETO 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas.

Anterior-Ref: DEROGA reglamento aprobado por REAL DECRETO 1621/1997, de 24 de octubre (Ref.:1997/23353).

DE CONFORMIDAD con la LEY 27/1992, de 24 de noviembre (Ref.:1992/26146).

EN APLICACIÓN NACIONAL de:

DIRECTIVA 98/25/CE, de 27 de abril (Ref. 1998/80798), y

DIRECTIVA 98/42/CE, de 19 de junio (Ref. 1998/81102).

CITA:

CONVENIO de 5 de abril de 1966 (Ref. 1968/00975),

CONVENIO de 1 de noviembre de 1974 (Ref. 1980/12179),

CONVENIO de 17 de febrero de 1973 y protocolo de 17 de febrero de 1978 (Ref. 1984/23406),

CONVENIO de 7 de julio de 1978 (Ref. 1984/24729),

CONVENIO de 20 de octubre de 1972 (Ref. 1983/17575),

CONVENIO de 23 de junio de 1969 (Ref. 1982/01156),

CONVENIO OIT núm. 147, de 29 de octubre de 1976 (Ref. 1972/00737), y

CÓDIGO IMDG (REF. 1997/15709),

REAL DECRETO 1253/1997, de 24 de julio (Ref. 1997/18488), y

DIRECTIVA 94/58/CE, de 22 de noviembre (Ref. 1994/81860).

Notas: Entrada en vigor el 22 de mayo de 1999.

Indice: BUQUES

MARINAS MERCANTE Y DE PESCA

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

Texto: El artículo 149.1.20. a de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre la Marina Mercante, materia cuyo contenido delimita el artículo 6 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece, en los párrafos c), d) y g) de su apartado 1, que se considera Marina Mercante la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y la inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías, respectivamente.

La Directiva 95/21/CE, del Consejo, de 19 de junio, 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 situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), establece los criterios comunes para la

armonización de los procedimientos de inspección de los referidos buques por parte de los Estados miembros de la Unión Europea. Asimismo, en cumplimiento de la anterior, la Directiva 96/40/CE, de la Comisión, de 25 de junio, establece los requisitos para la tarjeta de identidad de los inspectores de control del Estado del puerto.

La referida normativa comunitaria fue objeto de incorporación a nuestro ordenamiento interno mediante el Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, por el que se aprobó el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas.

La Directiva 98/25/CE, del Consejo, de 27 de abril, ha modificado la Directiva 95/21/CE, al objeto de actualizar las fechas de referencia a los convenios e instrumentos jurídicos internacionales relacionados en el artículo 2 de esta última, así como establecer medidas específicas a escala comunitaria para tratar los casos de incumplimientos relativos al Código Internacional de Gestión de la Seguridad del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código ISM). Por otra parte, la referida Directiva 95/21/CE ha sido también modificada por la Directiva 98/42/CE, de la Comisión, de 19 de junio, en el sentido de redefinir y actualizar los criterios de selección de los buques que han de ser inspeccionados, lo cual ha supuesto la modificación total o parcial de los anexos I, II, III, IV y VI de la mencionada Directiva 95/21/CE.

Las comentadas modificaciones de la Directiva 95/21/CE obligan a modificar también el Reglamento aprobado por el Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, a que más arriba se ha hecho referencia. Ahora bien, habida cuenta que es necesario efectuar numerosas modificaciones que afectan a gran parte del articulado y de los anexos del Reglamento citado, se ha considerado más adecuado la aprobación de un nuevo Reglamento que regule en un solo texto y de forma global todos los aspectos abarcados hasta ahora en la susodicha normativa comunitaria.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de mayo de 1999,

DISPONGO:

Artículo único. Aprobación del Reglamento.

Se aprueba el Reglamento, que se inserta a continuación de este Real Decreto, para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones

situadas en aguas jurisdiccionales españolas, en aplicación de las Directivas 95/21/CE, del Consejo, de 19 de junio, y 96/40/CE, de la Comisión, de 25 de junio, modificada la primera de ellas por las Directivas 98/25/CE, del Consejo, de 27 de abril, y 98/42/CE de la Comisión, de 19 de junio.

Disposición adicional única. Actualización del anexo VIII.

El Director general de la Marina Mercante actualizará periódicamente el formato de la tarjeta a la que se refiere el apartado 4 del artículo 13, en relación con el anexo VIII, del Reglamento aprobado por este Real Decreto, añadiendo los nuevos datos que resulten obligatorios y modificando o suprimiendo aquellos que pierdan dicha condición, de conformidad con las normas aplicables en cada momento.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa singular.

Queda derogado el Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas.

Disposición final primera. Habilitación normativa.

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y aplicación del Reglamento que aprueba este Real Decreto.

Disposición final segunda. Actualización de costes.

Se autoriza al Ministro de Fomento para actualizar periódicamente la cuantía estimada del coste de la hora de inspección que se fija en el apartado 3 del artículo 17 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, en función de las variaciones anuales del índice de precios al consumo.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 7 de mayo de 1999.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

REGLAMENTO PARA EL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA, PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN Y CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO EN LOS BUQUES

EXTRANJEROS QUE UTILICEN PUERTOS O INSTALACIONES SITUADAS EN AGUAS JURISDICCIONALES ESPAÑOLAS

Artículo 1. Finalidad.

Este Reglamento tiene como finalidad el logro de los siguientes objetivos:

1. La reducción del número de buques que incumplan las normas aplicables en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, incrementando la exigencia del cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.
2. El establecimiento de normas de control de buques, armonizando los procedimientos de inspección e inmovilización, con respeto a los compromisos asumidos por las Autoridades marítimas de los Estados miembros, en virtud del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de este Reglamento y sus anexos se entenderá por:

1. Convenios:

- a) El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL66).
- b) El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) (SOLAS 74).
- c) El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) y el Protocolo de 1978 de dicho Convenio (MARPOL 73/78).
- d) El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1978) (STCW 78).
- e) El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1972) (COLREG 72).
- f) El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (1969).
- g) El Convenio sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante (1976) (OIT número 147).

Junto con los protocolos y enmiendas de dichos convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, que estén vigentes el 1 de julio de 1998.

2. MA: el Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en la versión vigente el 14 de enero de 1998.

3. Buque: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los convenios y que enarbole pabellón distinto del pabellón español.

4. Instalación terminal costera: una plataforma fija o flotante que opera en la plataforma continental española.

5. Inspector: una persona al servicio de la Administración pública o cualquier otra persona debidamente autorizada por el Ministerio de Fomento para llevar a cabo las inspecciones de control del Estado del puerto, y responsable ante dicho Departamento.

6. Inspección: visita a bordo del buque para comprobar tanto la validez de los certificados reglamentarios y otros documentos, las condiciones del buque, su equipo y tripulación, como las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación.

7. Inspección más detallada: toda inspección en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de éstos se someten a una inspección a fondo en las circunstancias especificadas en el apartado 3 del artículo 6, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.

8. Inspección ampliada: una inspección tal como se especifica en el artículo 7.

9. Inmovilización: la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, determinan que el buque no esté en condiciones de navegar.

10. Detención de una operación: la prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen peligrosa la continuación de dicha operación.

11. Código ISM o CGS: el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, al que se refiere la regla 1 del nuevo capítulo IX del anexo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) (SOLAS 74), contenido en las enmiendas que añaden dicho anexo, publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de mayo de 1998.

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

1. Este Reglamento será de aplicación a todo buque que haga escala o esté anclado en un puerto o instalación marítima en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como a la tripulación de dicho buque.

Ninguna de las disposiciones de este artículo afectará a los derechos de intervención que conceden al Estado español los convenios internacionales suscritos por el mismo.

2. Cuando se trate de buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, la Dirección General de la Marina Mercante aplicará las disposiciones pertinentes del convenio aplicable y, cuando no exista éste, tomará las medidas que resulten necesarias para garantizar que dichos buques no entrañen un peligro notorio para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, sirviendo como pauta, en tal caso, el anexo I del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

3. Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de un convenio, la Administración marítima garantizará que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que sea parte de dicho convenio.

4. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento los buques pesqueros, buques de guerra, embarcaciones auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.

Artículo 4. Órganos de inspección.

La autoridad competente en España para la inspección de buques es el Ministerio de Fomento, el cual la ejercerá a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas, en su calidad, éstas últimas, de Administración marítima periférica.

Artículo 5. Obligaciones de inspección.

1. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas, inspeccionará, como mínimo, el 25 por 100 del número de buques que hayan entrado en los puertos españoles a lo largo del año, dando prioridad a los buques que figuran en el apartado I del anexo I.

Para determinar el orden de prioridad en la inspección de los restantes buques enumerados en el anexo I, se utilizará el factor general de selección al que se refiere el apartado II del mismo anexo.

2. La Administración marítima se abstendrá de inspeccionar los buques que ya lo hayan sido por cualquier Estado miembro de la Unión Europea en los seis meses precedentes, siempre que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que el buque no figure en la lista del anexo I.
 - b) Que no se hayan denunciado deficiencias en una inspección anterior.
 - c) Que no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección.
3. Lo establecido en el apartado anterior no será de aplicación a ninguno de los controles operativos previstos específicamente en los convenios internacionales suscritos por España.

Artículo 6. Procedimiento de inspección.

1. El contenido mínimo de las inspecciones será el siguiente:
- a) Comprobación de los certificados y documentos enumerados en el anexo II que sean exigibles al buque inspeccionado.
 - b) Examen de las condiciones generales del buque, en particular de la sala de máquinas y del alojamiento, y las condiciones higiénicas.
2. Los inspectores podrán examinar todos los certificados y documentos, aparte de los enumerados en el anexo II, que, con arreglo a los convenios vigentes, deban llevarse a bordo.
3. Cuando, efectuadas las actividades inspectoras mencionadas en los apartados 1 y 2, existan motivos fundados para estimar que las condiciones del buque, de su equipo o de su tripulación, incumplen sustancialmente los requisitos exigidos por un convenio vigente, se llevará a cabo una inspección más detallada, incluido un control ulterior del cumplimiento de las condiciones de explotación del buque.

Existen motivos fundados cuando el inspector encuentra elementos de prueba, según su criterio profesional, de que el buque, su equipo o su tripulación, deben someterse a una inspección más detallada. En el anexo III figura una lista indicativa de motivos fundados.

4. En todo caso, deberán seguirse los procedimientos y orientaciones sobre el control de buques especificados en el anexo IV que sean de aplicación al supuesto concreto.

Artículo 7. Inspección ampliada de determinados buques.

1. La Administración marítima tomará las medidas necesarias para que se lleve a cabo una inspección ampliada de los buques pertenecientes a las categorías enumeradas en el anexo V cuando existan motivos fundados para ello, y siempre que tales buques no hayan sido sometidos a inspección ampliada por las autoridades competentes de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea durante los doce meses anteriores.

No obstante, podrán ser sometidos a la inspección regulada en los apartados 1 y 2 del artículo 6.

2. En el anexo V, apartado B), figuran criterios orientativos para realizar la inspección ampliada.

3. Los buques de pasaje de línea regular que operen entre puertos españoles o entre éstos y puertos de Estados no comunitarios serán inspeccionados por la Administración marítima española.

Cuando los citados buques operen entre puertos españoles y de otros Estados miembros de la Unión Europea, la Administración marítima española podrá efectuar la inspección ampliada de aquéllos, siendo de aplicación en dicho caso la limitación establecida en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 8. Informe de la inspección para el capitán.

1. Finalizada la inspección, sea ésta ordinaria, más detallada o ampliada, el inspector entregará al capitán del buque un documento según el modelo del anexo III del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto (MOU), en el que constarán los resultados de la inspección y especificaciones de las decisiones que haya tomado el inspector y de cualquier medida correctiva que deba tomar el capitán, el propietario o el naviero.

2. Cuando se detecten deficiencias que justifiquen la inmovilización de un buque, la documentación que, según lo dispuesto en el apartado anterior, ha de entregarse al capitán, incluirá la advertencia de que la inmovilización se hará pública de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 9. Rectificación de deficiencias e inmovilización.

1. Deberán rectificarse, de acuerdo con los convenios en vigor y a satisfacción de las autoridades competentes, cuantas deficiencias confirme o detecte la inspección ordinaria, más detallada o ampliada, a la que se refieren los artículos 6 y 7 de este Reglamento.

2. Cuando las deficiencias detectadas sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el inspector marítimo procederá a inmovilizar el buque, o bien a paralizar la operación en la que se hayan observado las deficiencias.

No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o pueda reanudar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad marítima ni para la salud de los pasajeros y de la tripulación, ni para otros

buques y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

3. Para valorar profesionalmente si un buque debe o no ser inmovilizado, el inspector aplicará los criterios enunciados en el anexo VI.

4. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque incumpla notoriamente lo exigido por la normativa de aplicación, la Dirección General de la Marina Mercante podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que los sujetos responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumple los requisitos pertinentes de los convenios.

5. En caso de que las inspecciones mencionadas en los artículos 6 y 7 den lugar a la inmovilización del buque, la Dirección General de la Marina Mercante informará por escrito inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón enarbore el buque (en lo sucesivo denominada «Administración del pabellón»), al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbola el buque, de todas las circunstancias por las que se estimó necesario intervenir.

Se notificará, además, cuando proceda, a los inspectores designados u organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados.

6. Lo dispuesto en este Reglamento se entenderá sin perjuicio de otros requisitos exigidos por los convenios sobre los procedimientos de notificación e información relativos al control por el Estado del puerto.

7. Cuando la Administración marítima haya de llevar a cabo alguna actuación de las previstas en este Reglamento, deberá evitar, en la medida de lo posible, que los buques sean inmovilizados o retrasados indebidamente.

En el supuesto de inmovilización o retraso indebidos, el propietario o el naviero tendrán derecho a ser indemnizados por las pérdidas o perjuicios sufridos, siempre que concurren los requisitos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración pública, según lo dispuesto en el capítulo I del Título X de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 10. Procedimiento aplicable en caso de ausencia del certificado ISM.

1. Cuando la inspección revele la falta del certificado de gestión de la seguridad o de la copia del documento demostrativo de cumplimiento, a los que se refiere la regla 4 del capítulo IX del Convenio SOLAS, a bordo de un buque al que

sea de aplicación el código ISM, el inspector marítimo procederá a inmovilizar el buque.

Si no se hubiera observado ninguna otra deficiencia que justifique la inmovilización del buque, en los términos establecidos en el artículo 9.2 de este Reglamento, y, en consecuencia, el acto de inmovilización se hubiera dictado únicamente por carecer el buque de los documentos citados en el párrafo anterior, dicho acto podrá ser revocado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 105.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, con el fin de evitar la congestión del puerto. Esta decisión será comunicada inmediatamente a las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea.

2. La carencia de la documentación a la que se hace referencia en el apartado 1, incluso en el supuesto de que sea revocado el acto de inmovilización del buque, deberá ser subsanada como ordena el artículo 9.1 de este Reglamento, dando lugar a la iniciación del oportuno procedimiento sancionador según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 17.

Artículo 11. Recursos.

1. El acto de inmovilización adoptado por el inspector marítimo será recurrible en alzada, a través de la Capitanía marítima competente, ante el Director general de la Marina Mercante. El recurso no suspenderá la inmovilización, salvo lo dispuesto en el artículo 111.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El régimen de recursos será el previsto en el capítulo II del Título VII de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. La Administración marítima notificará al capitán del buque el derecho a recurrir a que se refiere el apartado 1 de este artículo.

La notificación del acto de inmovilización contendrá la información prevista en el artículo 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 12. Seguimiento de las inspecciones e inmovilización.

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el apartado 2 del artículo 9 no puedan corregirse en el puerto de inspección, la Administración marítima española podrá permitir que el buque se dirija al astillero más próximo disponible, elegido conjuntamente por el capitán y la citada Administración, siempre que se cumplan las condiciones impuestas al respecto

por la autoridad competente del Estado del pabellón del buque, y aceptadas por la Administración marítima española.

Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y de la tripulación, sin riesgo para otros buques, y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

2. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, la Capitanía marítima del puerto en el que se realizó la inspección notificará todas las condiciones del viaje a la autoridad competente del Estado en que esté situado el astillero, a las partes mencionadas en el apartado 5 del artículo 9, y a cualquier otra autoridad, si procede.

La citada notificación se hará conforme a lo establecido en el anexo 2 del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

La autoridad competente del Estado miembro que reciba la notificación informará de las medidas adoptadas a la autoridad que haya remitido la información.

3. La Administración marítima española denegará el acceso a los puertos españoles tanto a los buques a los que se refiere el apartado 1 -siempre que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por cualquiera de los Estados miembros en el puerto de inspección, o que incumplan los requisitos aplicables de los convenios al no presentarse en el astillero indicado-, como a todos aquellos buques carentes del certificado de gestión de la seguridad o de la copia del documento demostrativo de cumplimiento relativos al Código ISM, a los que se haya permitido la salida con el fin de evitar la congestión del puerto, hasta que el propietario acredite a satisfacción de la Administración marítima española que el buque cumple plenamente los requisitos aplicables de los convenios.

4. Cuando los buques mencionados se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por la autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección, ésta alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

Cuando los buques de referencia se hagan a la mar incumpliendo la obligación de presentarse en el astillero indicado, la autoridad competente del Estado miembro donde radique éste, alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

Si el astillero radicase en un país no comunitario, será el Estado miembro que permitió al buque dirigirse a dicho astillero quien notifique el incumplimiento a los restantes Estados miembros.

Antes de denegar la entrada, el Estado español podrá evacuar consultas con la Administración del pabellón del buque de que se trate.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, la Administración marítima española podrá permitir el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias, siempre que el propietario, el naviero o el capitán del buque, hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Administración marítima española, para garantizar la entrada segura del buque.

Artículo 13. Perfil profesional de los inspectores.

1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de cualificación indicados en el anexo VII.

2. Excepcionalmente, en aquellos casos en los que la Administración marítima no disponga de un número suficiente de inspectores con los conocimientos profesionales adecuados, el personal adscrito a la misma que lleve a cabo las tareas de inspección, podrá estar asistido por cualquier persona que posea dicha cualificación.

3. Los inspectores y las personas que les asistan no podrán tener interés comercial alguno en los puertos ni en los buques en los que efectúen inspecciones.

Tampoco podrán estar empleados en organizaciones internacionales que expidan certificados estatutarios o de clasificación, o que realicen las supervisiones necesarias para la expedición de dichos certificados a los buques.

4. Los inspectores serán portadores de un documento personal o tarjeta de identidad expedida por la Dirección General de la Marina Mercante, según el modelo del anexo VIII.

Artículo 14. Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias.

1. Los prácticos adscritos a los servicios portuarios de practicaje informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Capitanía marítima competente, cuando, en el ejercicio de sus funciones, observen deficiencias que puedan comprometer la navegación segura de cualquier buque o que puedan crear un riesgo de daños para el medio ambiente marino.

2. Cuando la Autoridad Portuaria o el órgano correspondiente de la Administración autonómica, observen que un buque atracado en su puerto presenta deficiencias que puedan afectar a la seguridad del buque o constituyan un riesgo notable de daños para el medio ambiente marino, informarán inmediatamente

a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Capitanía marítima competente.

Artículo 15. Cooperación.

1. Se establecerán mecanismos de cooperación entre la Dirección General de la Marina Mercante, las Autoridades Portuarias, los órganos correspondientes de la Administración autonómica y cualesquiera otros organismos y empresas implicadas, con el fin de asegurar que la Dirección General de la Marina Mercante obtenga la necesaria información sobre los buques que hagan escala en sus puertos.

2. El Ministerio de Fomento cooperará e intercambiará información con las autoridades competentes de los demás Estados miembros y mantendrá el enlace operativo establecido a través de la Dirección General de la Marina Mercante con la Comisión y el sistema de información «SIRENAC E», con base en Saint Malo, Francia.

3. La información mencionada en el apartado 2 será la especificada en el anexo IV del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto y la necesaria para dar cumplimiento al artículo 16 de este Reglamento.

Artículo 16. Publicación de información relativa a las inmovilizaciones.

La Dirección General de la Marina Mercante publicará, al menos con una periodicidad trimestral, la información de aquellos buques inmovilizados durante el trimestre anterior que lo hayan sido más de una vez en los últimos veinticuatro meses. La publicación incluirá la siguiente información:

a) Nombre del buque.

b) Nombre del propietario o naviero del buque.

c) Número OMI.

d) Estado del pabellón.

e) Sociedad de clasificación, si procede, y, en su caso, cualquier otro organismo o institución, que, de acuerdo con los convenios, haya expedido certificados a dicho buque en nombre del Estado del pabellón.

f) Motivo de la inmovilización.

g) Puerto y fecha de la inmovilización.

Artículo 17. Reembolso de los costes.

1. Cuando las inspecciones a que se refieren los artículos 6 y 7 confirmen o revelen deficiencias que contravengan lo

establecido en un convenio y justifiquen la detención de un buque, así como cuando se constate alguno de los incumplimientos específicos del apartado 4 del artículo 12, se incoará el correspondiente procedimiento sancionador al amparo de lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La cuantía de la sanción que finalmente se imponga deberá cubrir necesariamente todos los costes de la inspección, siendo responsable la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque. La cuantía de dicha sanción no podrá exceder, en ningún caso, de los límites establecidos en el artículo 120 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

2. Una vez incoado el procedimiento sancionador de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano competente se pronunciará de inmediato sobre la necesidad de adoptar la medida cautelar de inmovilización del buque, con la finalidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, hasta tanto se constituya aval o garantía suficiente a juicio de dicho órgano, con arreglo al artículo 15 del Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, en relación con el artículo 4 del anexo II del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. No se levantará la inmovilización hasta que se haya satisfecho la sanción o se haya prestado garantía suficiente.

3. A efectos del cumplimiento de lo establecido en el apartado 1, el coste de la hora de inspección se fija en 5.806 pesetas.

Artículo 18. Datos para el seguimiento de la aplicación.

1. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, facilitará a la Comisión y a la Secretaría del Memorándum de París los datos siguientes:

a) Número de inspectores que prestan servicio en la Administración marítima, de acuerdo con este Reglamento.

En el caso de que los inspectores dediquen a este tipo de inspección sólo una parte de su jornada, el número de éstos que se compute deberá referirse a una cifra teórica que equivaldrá al número de inspectores que podrían ser empleados a jornada completa.

b) Número de buques que hayan entrado en los puertos españoles en un año natural durante el período de los cinco años precedentes.

ANEXO I

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente (con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 5)

I. Factores prevalentes.

Con independencia del valor del factor de selección, se considerará prioritaria la inspección de los siguientes buques:

1. Buques respecto de los cuales el práctico o la Autoridad Portuaria hayan notificado deficiencias que puedan mermar la seguridad de la navegación, en relación con el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, de incorporación al Derecho español de la Directiva 93/75/CE, y el artículo 14 de este Reglamento.

2. Buques que incumplan lo dispuesto en el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, antes mencionado.

3. Buques que hayan sido objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro.

4. Buques que hayan sido objeto de denuncia por el capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en los aspectos de seguridad relacionados con el funcionamiento del buque, las condiciones de vida y trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, a menos que la Administración marítima española considere manifiestamente infundada dicha denuncia. La identidad de la persona que haya presentado una denuncia no deberá revelarse en ningún caso al capitán ni al naviero del buque.

5. Buques en los que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Haberse visto implicados en un abordaje, o haber varado o embarrancado cuando se dirigían al puerto.

b) Haber sido acusados de incumplir las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias nocivas o peligrosas.

c) Haber maniobrado de forma errónea o insegura, sin aplicar las medidas de separación de tráfico aprobadas por la OMI u otras prácticas de navegación seguras.

d) Haber operado de tal forma que impliquen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente marino.

6. Buques clasificados que hayan sido suspendidos de su clase por motivos de seguridad en los seis meses precedentes.

II. Factor general de selección.

Se entiende por factor de selección el valor numérico asignado a un buque concreto conforme a lo dispuesto en este anexo y que figura en el sistema de información SIRENAC.

Se considerará prioritaria la inspección de los buques que se indican a continuación. Para determinar el orden de prioridad de dichos buques, la Administración marítima española tendrá en cuenta el orden indicado por el factor general de selección. Cuanto más elevado resulte este último, más alta será la prioridad. El factor general de selección es la suma de los valores de los factores de selección enumerados. Los apartados 5, 6 y 7 sólo se aplicarán a las inspecciones realizadas en los últimos doce meses. El factor general de selección no podrá ser inferior a la suma de los apartados 4, 8, 9, 10, 11 y 12.

(Valor del factor de selección)

1. Buques que arriban a un puerto español por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses. En la aplicación de estos criterios la Administración marítima española tendrá también en cuenta las inspecciones realizadas por otros miembros del MA. A falta de los datos necesarios para este fin, utilizará los datos del sistema de información «SIRENAC» disponibles e inspeccionará los buques no registrados en «SIRENAC» tras la puesta en funcionamiento de la base de datos el 1 de enero de 1993.....
+20 (Valor del factor de selección)

2. Buques no inspeccionados por ningún Estado miembro de la Unión Europea en los seis meses anteriores..... +10 (Valor del factor de selección)

3. Buques a los que se les hayan expedido los certificados obligatorios de construcción y equipo, según lo exigido por los convenios, así como los certificados de clasificación, por una organización que no esté reconocida según los criterios del Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima..... +5
(Valor del factor de selección)

4. Buques que naveguen bajo pabellón de un Estado que figure con inmovilizaciones y retrasos superiores a la media en el cuadro de medias trienales publicado en el informe anual del MA, según el siguiente baremo:

0-3 por 100 superior a la media..... +3 (Valor del factor de selección)

3,1-6 por 100 superior a la media..... +4 (Valor del factor de selección)

Más del 6 por 100 superior a la media . +5 (Valor del factor de selección)

5. Buques que hayan sido autorizados a abandonar el puerto de un Estado miembro de la Unión Europea bajo determinadas condiciones, según el siguiente baremo:

- a) Por cada deficiencia que hubo de rectificarse antes de la partida..... +1 (Valor del factor de selección)
- b) Por cada deficiencia que haya de rectificarse en el próximo puerto..... +1 (Valor del factor de selección)
- c) Por cada dos deficiencias que hayan de rectificarse en catorce días..... +1 (Valor del factor de selección)
- d) Por cada dos deficiencias para las que se hayan especificado otras condiciones..... +1 (Valor del factor de selección)
- e) Si se han tomado medidas en el buque y rectificado todas las deficiencias..... -2 (Valor del factor de selección)

6. Buques en los que, con ocasión de una inspección anterior, se hayan registrado deficiencias, en función del número de estas últimas, y según el siguiente baremo:

- 0 -15 (Valor del factor de selección)
- 1 a 5 0 (Valor del factor de selección)
- 6 a 10 +5 (Valor del factor de selección)
- 11 a 20 +10 (Valor del factor de selección)
- Más de 20 +15 (Valor del factor de selección)

7. Buques que hayan sido inmovilizados en un puerto anterior..... +15 (Valor del factor de selección)

8. Buques abanderados en un Estado que no haya ratificado todos los convenios internacionales pertinentes a que se hace referencia en el artículo 2.1 de este Reglamento..... +1 (Valor del factor de selección)

9. Buques abanderados en un Estado que presente una ratio de deficiencias por encima de la media..... +1 (Valor del factor de selección)

10. Buques con deficiencias imputables a una falta de control de la sociedad de clasificación en la que estén clasificados..... +1 (Valor del factor de selección)

11. Buques pertenecientes a una categoría para la que se haya decidido una inspección ampliada (conforme al artículo 7 de este Reglamento)..... +5 (Valor del factor de selección)

12. Otros buques, según su edad:

- a) Entre trece y veinte años de edad.... +1 (Valor del factor de selección)
- b) Entre veintiún y veinticuatro años de edad..... +1 (Valor del factor de selección)
- c) Más de veinticinco años de edad..... +3 (Valor del factor de selección)

ANEXO II

Lista de certificados y documentos que deben examinarse (mencionada en el apartado 1 del artículo 6)

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. Certificados de seguridad:
 - a) Certificado de seguridad para buque de pasaje.
 - b) Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
 - c) Certificado de seguridad de equipo para buque de carga.
 - d) Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga.
 - e) Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga.
 - f) Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
 - g) Certificado de exención.
 - h) Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel; certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
4. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel; certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
5. Certificado internacional de prevención contra la contaminación de hidrocarburos.
6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
7. Certificado internacional de francobordo (1966); certificado internacional de exención de francobordo.

8. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
9. Libro registro de carga.
10. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad. Certificados de aptitud.
11. Certificados médicos. Véase el Convenio número 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente de mar.
12. Información sobre la estabilidad.
13. Copia del documento de cumplimiento y del certificado de gestión de la seguridad, expedidos conforme al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (SOLAS, capítulo IX).
14. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria, expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (sólo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una sociedad de clasificación).
15. Documento acreditativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas.
16. Certificado de seguridad y permiso de utilización para embarcación de alta velocidad.
17. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.
18. Diario de navegación del buque en el que se hayan registrado los ejercicios, y libro de registro de la inspección y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento.
19. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.
20. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.
21. En el caso de petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.
22. Cuadro de obligaciones, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.
23. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.
24. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros).

25. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto.
26. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.
27. Documento de autorización para transporte de grano.
28. Manual de sujeción de la carga.

ANEXO III

Lista indicativa de motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada (según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6)

1. Tratarse de buques definidos en el apartado I y en los apartados 3, 4, 5.b) y c), 8 y 11 del apartado II, del anexo I.
2. No haber cumplimentado adecuadamente el libro registro de hidrocarburos.
3. Haberse observado inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación (véanse el apartado 1.a) y el apartado 2 del artículo 6 de este Reglamento).
4. Existencia de indicios de que los miembros de la tripulación no pueden cumplir lo dispuesto en el artículo 3 de la Orden del Ministerio de Fomento de 16 de marzo de 1998, de incorporación parcial al Derecho español de la Directiva 94/58/CE, del Consejo, de 22 de noviembre, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.
5. Existencia de pruebas de que las operaciones de carga y otras operaciones no se llevan a cabo de manera segura o de acuerdo con las directrices de la OMI, como ocurre, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga está por encima del nivel máximo prescrito.
6. La no presentación por parte del capitán de un petrolero del registro del dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
7. No encontrarse a bordo un cuadro de obligaciones actualizado de la tripulación o desconocimiento por parte de algún tripulante de sus obligaciones en caso de incendio o abandono del buque.
8. Haberse emitido una falsa alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación.

9. No encontrarse a bordo los equipos primordiales que se prescriben en los convenios o bien los textos de dichos convenios.
10. Resultar excesivamente insalubres las condiciones a bordo.
11. Dar la impresión u observarse indicios por parte del inspector de que existen deterioros o deficiencias graves en el casco o en la estructura, que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanqueidad o la integridad a la intemperie del buque.
12. Existir indicios o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad del buque o la prevención de la contaminación, o bien de que tales operaciones no se han efectuado.

ANEXO IV

Procedimientos para el control de buques (según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 6)

1. Principios relativos a la dotación de seguridad [Resolución A.481 (XII) de la OMI] y los anexos «Contenido del documento determinante de la dotación mínima de seguridad» (anexo I) y «Directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación de seguridad» (anexo 2).
2. Disposiciones del Código marítimo internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas.
3. «Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques» [publicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)].
4. Anexo I «Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto» del MA de París.

ANEXO V

A) Categoría de buques sujetos a inspección ampliada (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7) 1. Petroleros a los que falten cinco años o menos para la fecha de eliminación progresiva establecida en la regla 13 G, anexo I del Convenio MARPOL 73/78:

a) Los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas o los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, que no cumplan con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del anexo I de MARPOL 73/78, estarán sometidos a una inspección ampliada veinte años después de su fecha de entrega, como se indica en el suplemento, formulario B del certificado IOPP, o veinticinco años después de dicha

fecha de los tanques laterales del buque o de los espacios de doble fondo no utilizados para el transporte de hidrocarburos que cumplan las prescripciones de la regla 13 G (4) de dicho anexo, a menos que se hayan reconstruido para cumplir la regla 13 F del mismo anexo.

b) Los petroleros mencionados que cumplan las prescripciones de los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del anexo I de MARPOL 73/78 estarán sometidos a una inspección ampliada veinticinco años después de su fecha de entrega, como se indica en el suplemento, formulario B, del certificado IOPP, a menos que cumplan la regla 13 F de dicho anexo o hayan sido reconstruidos para cumplirla.

2. Graneleros de más de doce años de edad como se determina en la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.

3. Buques de pasaje.

4. Buques cisterna para productos químicos y gases, de más de diez años de edad, como se determina en la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.

B) Criterios orientativos para la inspección ampliada de determinadas categorías de buques (según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7)

En la medida en que sea aplicable, se considerarán parte de la inspección ampliada las operaciones que se indican a continuación. Los inspectores tendrán presente que puede ponerse en peligro la realización segura de determinadas operaciones a bordo, por ejemplo la carga, si se exige la realización de pruebas con un efecto directo sobre tales operaciones, cuando las mismas se están efectuando.

1. Buques en general (todas las categorías de la sección A):

a) Corte de corriente y puesta en marcha del generador de emergencia.

b) Inspección del alumbrado de emergencia.

c) Funcionamiento de la bomba contra incendios de emergencia con dos mangueras conectadas al conducto principal.

d) Funcionamiento de las bombas de sentina.

e) Cierre de las puertas estancas.

f) Arriado de un bote salvavidas lateral al agua.

g) Prueba del sistema de parada a distancia de emergencia de, por ejemplo, calderas, ventiladores y bombas de combustible.

- h) Prueba del aparato de gobierno, incluido el auxiliar.
- i) Inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio.
- j) Inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.

2. Petroleros:

Además de las operaciones enumeradas en el apartado 1 anterior, en el caso de los petroleros se considerarán también como parte de la inspección ampliada las siguientes operaciones:

- a) Sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma, instalado en cubierta.
- b) Equipo de extinción de incendios en general.
- c) Inspección de las válvulas cortafuego de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación.
- d) Control de la presión y contenido de oxígeno del gas inerte.
- e) Comprobación del certificado de reconocimiento [véase la Resolución A.744 (18) de la OMI para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección].

3. Graneleros:

Además de los aspectos indicados en el apartado 1, en el caso de los graneleros se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- a) Posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta.
- b) Posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas.
- c) Posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales.
- d) Acceso a las bodegas de carga.
- e) Comprobación del certificado de reconocimiento [véase la Resolución A.744 (18) de la OMI, para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección].

4. Buques cisterna para productos químicos y gases:

Además de los aspectos indicados en el apartado 1, en el caso de los buques cisterna para productos químicos y gases, se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- a) Control de carga de los buques cisterna y dispositivos de seguridad relativos a temperatura, presión y relleno.
- b) Dispositivo de análisis del oxígeno y explosímetro, incluyendo su calibrado. Disponibilidad de equipamiento de detección química (fuelles) con número apropiado de tubos detectores de gas adecuados para la carga específica transportada.
- c) Equipo de cabina de salvamento que proporcione una adecuada protección respiratoria y ocular, para todo el mundo a bordo (si así lo requiere la lista de productos del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable).
- d) Comprobar que el producto transportado figura en la lista del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable.
- e) La instalación fija contraincendios en cubierta, ya sea espuma, un producto químico seco u otro, según lo requiera el producto transportado.

5. Buques de pasaje:

Además de los aspectos indicados en el apartado 1, en el caso de los buques de pasaje se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

- a) Prueba del sistema de detección de incendios y de alarma.
- b) Prueba de cierre correcto de las puertas cortafuegos.
- c) Prueba del sistema de megafonía.
- d) Simulacro contraincendios, en el que, como mínimo, se compruebe todo el equipo contraincendios, y en el que participará parte del personal de fonda.
- e) Demostración de que los tripulantes cuya función es especialmente importante están al corriente del plan de control de emergencias.

Si se considera oportuno, puede continuarse la inspección cuando el buque esté en ruta hacia o desde el puerto de un Estado miembro, con el consentimiento del capitán, del propietario o del naviero. Los inspectores no obstruirán las operaciones del buque, ni crearán situaciones que, en opinión del capitán, puedan poner en peligro la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del buque.

Criterios para la inmovilización de un buque (según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 9)

Antes de determinar si las deficiencias descubiertas durante una inspección justifican la inmovilización del buque correspondiente, el inspector aplicará los criterios contenidos en los apartados 1 (criterios principales) y 2 (aplicación de los criterios principales), que más abajo se exponen.

En el apartado 3 (lista indicativa de deficiencias) se incluyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la inmovilización del buque (ver el apartado 3 del artículo 9).

Cuando el motivo de la inmovilización obedezca a una avería accidental sufrida por el buque mientras se dirigía a puerto, no se dará orden de inmovilización, a condición de que:

a) Se hayan cumplido debidamente las prescripciones de la regla I/11 (c) del SOLAS sobre la notificación a la Administración del Estado en el que está abanderado el buque y al inspector designado de la organización reconocida responsable de la expedición del pertinente certificado.

b) Antes de llegar a puerto, el capitán o el naviero hayan comunicado a la Administración marítima española los pormenores del accidente y las averías sufridas, y les hayan facilitado información sobre la obligatoria notificación a la Administración del Estado en el que esté abanderado el buque.

c) Se hayan tomado las medidas correctoras adecuadas en el buque, a satisfacción de la Administración marítima, y ésta, tras haber sido informada de que se han ultimado las medidas correctoras, garantice que se han subsanado las deficiencias claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente marino.

1. Criterios principales.

Antes de emitir su dictamen profesional sobre la inmovilización de un buque, el inspector aplicará los siguientes criterios:

a) Los buques con deficiencias en materia de seguridad para hacerse a la mar serán inmovilizados en la primera inspección en la que se comprueben las deficiencias, independientemente del tiempo que deban permanecer en puerto.

b) El buque quedará inmovilizado si las deficiencias son lo suficientemente serias como para exigir una nueva visita del inspector, con el fin de que éste se cerciore de que, antes de que el buque se haga a la mar, han sido subsanadas.

El hecho de que el inspector deba realizar una nueva visita al buque, determina la gravedad de las deficiencias.

No obstante, no será siempre obligatorio realizar una nueva visita. Las autoridades comprobarán, preferentemente mediante una visita posterior, que las deficiencias han sido subsanadas antes de que el buque se haga a la mar.

2. Aplicación de los criterios principales.

1.º A la hora de decidir si las deficiencias descubiertas en un buque son suficientemente graves para exigir su inmovilización, el inspector valorará los siguientes elementos:

- a) Si el buque dispone de la documentación exigida.
- b) Si el buque dispone de la tripulación necesaria de acuerdo con el documento relativo a la Dotación de Seguridad.

2.º Durante la inspección el inspector examinará si, a lo largo del viaje, el buque y/o la tripulación son capaces de:

- a) Navegar en condiciones seguras.
- b) Gobernar, conducir y controlar con seguridad la situación del buque.
- c) Operar la sala de máquinas en condiciones de seguridad.
- d) Mantener su propia capacidad de propulsión y gobierno.
- e) En caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque.
- f) En caso de necesidad, abandonar el barco inmediatamente y en condiciones de seguridad, así como efectuar las operaciones de rescate.
- g) Impedir la contaminación del medio ambiente marino.
- h) Mantener la estabilidad adecuada.
- i) Mantener suficientemente la estanqueidad.
- j) En caso de necesidad, comunicarse en situaciones de emergencia.
- k) Proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud.

Si la valoración de alguno de estos elementos es negativa, teniendo en cuenta todas las deficiencias comprobadas, se ponderará la posible inmovilización del buque.

La combinación de deficiencias de menor importancia también puede justificar la inmovilización del buque.

3. Lista indicativa de deficiencias.

Con el fin de asistir al inspector en la aplicación de estos criterios, se facilita a continuación una lista indicativa de deficiencias, agrupadas en función de los convenios y/o códigos aplicables, cuya naturaleza se considera tan grave que justifica la inmovilización del buque de que se trate.

Sin embargo, las deficiencias que pueden motivar la inmovilización correspondientes al ámbito de aplicación del Convenio STCW 78, enumeradas en el apartado 3.8 constituyen el único fundamento para la inmovilización en virtud de este convenio.

1.º Deficiencias de carácter general:

La falta de los certificados preceptivos exigidos por los instrumentos pertinentes. No obstante, los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean parte en un convenio (instrumento pertinente) o que no hayan aplicado otro instrumento pertinente, no están obligados a llevar los certificados establecidos por el convenio u otro instrumento pertinente. Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debería ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de «tratamiento no más favorable», se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.

2.º Deficiencias en el ámbito del Convenio SOLAS (las referencias figuran entre paréntesis):

a) Avería o mal funcionamiento de la propulsión y otras máquinas esenciales, así como de las instalaciones eléctricas.

b) Limpieza insuficiente de la sala de máquinas, cantidad excesiva de mezclas de agua oleosa en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de extracción de la sala de máquinas, mal funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.

c) Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como de las luces, baterías y conmutadores.

d) Mal funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.

e) Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los equipos salvavidas individuales, del bote salvavidas y de los sistemas de arriado.

f) Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permita la utilización para la que está previsto del sistema de detección de incendios, las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra los incendios, el sistema fijo de extinción de incendios, las válvulas de

ventilación, los cortafuegos, los dispositivos de cierre rápido.

g) Ausencia, deterioro sustancial o mal funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de carga de cubierta de los petroleros.

h) Ausencia, falta de conformidad o deterioro grave de las señales luminosas, visuales o sonoras.

i) Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones en situaciones de peligro.

j) Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación, teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio SOLAS [v/12 (o)].

k) Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o de cualquiera otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que las cartas electrónicas pueden utilizarse como sustituto de las físicas.

l) Ausencia de ventilación mecánica de gases, proporcionada por la utilización de ventiladores sin chispa, para los cuartos de bombas de la carga (Regla SOLAS II-2/59.3.1).

m) Graves deficiencias de las prescripciones operacionales, como se describe en la sección 5.5 del anexo I del MA.

n) El tamaño, la composición o titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.

3. o Deficiencias en el ámbito del Código IBC (las referencias aparecen entre paréntesis):

a) Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga (16.2).

b) Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos (8.2.3).

c) Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código (10.2.3).

d) Fuentes de ignición en lugares peligrosos a los que se hace referencia en el apartado 10.2 (11.3.15).

e) Infracciones de las exigencias especiales (15).

f) Superación de la cantidad máxima autorizada por tanque (16.1).

g) Insuficiente protección térmica de productos sensibles (16.6).

4.º Deficiencias en el ámbito del Código IGC (las referencias aparecen entre paréntesis):

- a) Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga (18.1).
- b) Ausencia de cerraduras en los camarotes o espacios de servicio (3.2.6).
- c) Mamparo no estanco al gas (3.3.2).
- d) Exclusas de ventilación defectuosas (3.6).
- e) Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas (5.6).
- f) Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas (8.2).
- g) Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código (10.2.4).
- h) Ventiladores en la zona de carga no operativos (12.1).
- i) Alarmas de presión para los tanques de carga no operativos (13.4.1).
- j) Instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa (13.6).
- k) Transporte de sustancias que deben inhibirse sin certificado válido de inhibidor (17/19).

5.º Deficiencias en el ámbito del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga:

- a) Áreas importantes dañadas u oxidadas o corrosión de las planchas y, como consecuencia, peso de agua adicional en las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad o a la resistencia a soportar cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que realizar reparaciones permanentes.
- b) Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
- c) La carencia de información suficiente y fiable, en la forma autorizada, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen seguro de estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable sobre la estructura del buque.

d) Ausencia, deterioro sustancial o carácter defectuoso de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.

e) Sobrecarga.

f) Ausencia o imposibilidad de lectura de las marcas de calados.

6. o Deficiencias en el ámbito del anexo I del Convenio MARPOL (las referencias figuran entre paréntesis):

a) Ausencia, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de filtrado de agua oleosa, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma de 15 ppm.

b) Capacidad residual de decantación y/o tanque de lodos insuficiente para el viaje que se pretende realizar.

c) Libro de registro de hidrocarburos no disponible [20 (5)].

d) Instalación de tuberías de derivación no autorizadas.

7.º Deficiencias en el ámbito del anexo II del Convenio MARPOL (las referencias figuran entre paréntesis):

a) Ausencia del manual P & A.

b) Carga sin clasificar [3 (4)].

c) Libro de registro de carga no disponible [9 (6)].

d) Transporte de sustancias oleosas sin que se satisfagan las exigencias o sin un certificado debidamente enmendado (14).

e) Instalación de tuberías de derivación no autorizadas.

8.º Deficiencias en el ámbito del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar:

a) La dotación del buque no está en posesión de un título, no tiene el título pertinente, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración del Estado de abanderamiento del buque una solicitud de refrendo.

b) Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la Administración del Estado de abanderamiento del buque sobre la dotación de seguridad.

c) Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas respecto del buque por la Administración del Estado de abanderamiento.

d) Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.

e) No acreditarse la aptitud profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la dotación respecto de la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.

f) No haberse dispuesto tripulantes que hayan descansado lo suficiente y sean aptos para desempeñar sus obligaciones, respecto de la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias de relevo subsiguientes.

9.º Deficiencias en el ámbito de los Convenios OIT:

a) Alimentos insuficientes para viajar hasta el puerto siguiente.

b) Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.

c) Excesiva falta de higiene a bordo.

d) Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en las que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.

e) Cantidad excesiva de basura, bloqueo por instalaciones o carga o cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.

10. Deficiencias que pueden no ser susceptibles de detención, pero para las que, por ejemplo, habrán de suspenderse las operaciones de carga.

El mal funcionamiento (o el mantenimiento defectuoso) del sistema de gas inerte, de los dispositivos o de la maquinaria de carga, se considerarán razón suficiente para detener las operaciones de carga.

ANEXO VII

Criterios mínimos para inspectores (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 13)

1. El inspector deberá estar autorizado por la Dirección General de la Marina Mercante para efectuar las inspecciones relativas al control del estado del puerto.

2. Los inspectores deberán cumplir una de las dos series siguientes de requisitos:

1.º Primera serie de requisitos:

A) Un mínimo de un año de servicio como inspector de la Administración marítima española, encargado de las tareas de supervisión y certificación de acuerdo con los convenios.

B) Titulación: la de los párrafos a), b) o c), que a continuación se exponen:

a) Título de Capitán, que capacite a dicha persona para ejercer el mando de un buque de arqueo bruto igual o superior a 1600 toneladas, con arreglo al Convenio STCW, regla II/2.

b) Título de 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 3000 kW, con arreglo al Convenio STCW, regla III/2.

c) Título 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.

C) Los inspectores mencionados en los párrafos a) y b) deberán haber trabajado durante un período mínimo de cinco años en el mar como oficiales en la sección de puente o en la sección de máquinas, respectivamente.

2.º Segunda serie de requisitos:

a) Tener una titulación universitaria adecuada o una formación equivalente.

b) Haber recibido formación y titulación en una escuela de inspectores sobre seguridad de buques.

c) Haber trabajado al menos dos años como inspector de seguridad de buques, al servicio de la Administración marítima española, ocupándose en tareas de reconocimiento y certificación de acuerdo con los convenios.

3. Acreditar capacidad de comunicación verbal y por escrito, en lengua inglesa, con los tripulantes.

4. Tener conocimientos adecuados de las disposiciones de los convenios internacionales y de los procedimientos pertinentes sobre el control por el Estado del puerto.

5. Se aceptará también a inspectores que no reúnan los criterios citados si en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento están al servicio de la Administración marítima española en tareas relativas al control de los buques por el Estado del puerto.

ANEXO VIII

Requisito para la tarjeta de identidad de los inspectores de control del estado del puerto (a la que se refiere el apartado 4 del artículo 13)

La tarjeta de identidad, que deberá incluir una traducción al idioma inglés, tendrá el siguiente contenido:

- a) Referencia a que la misma se expide por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento del Estado español.
- b) Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.
- c) Indicación de ser personal e intransferible.
- d) Firma del titular de la tarjeta de identidad.
- e) Declaración por la que se autoriza a su titular para realizar las inspecciones a que se refiere el artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y, en particular, las de control de los buques por el Estado rector del puerto, de acuerdo con la normativa por la que se incorpora al derecho español la Directiva 95/21/CE y sus modificaciones posteriores.