

REAL DECRETO 1828/2000, de 3 de noviembre, por el que se modifica 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 situados en aguas jurisdiccionales españolas, aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo.

Mediante el Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, se incorporó al ordenamiento jurídico español 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), así como la Directiva 96/40/CE, de la Comisión, de 25 de junio, por la que se establece un modelo común de tarjeta de identidad para los inspectores de control del Estado del puerto. Las modificaciones que, en la primera de las normas comunitarias citadas, operaron las Directivas 98/25 y 98/42/CE, llevaron a la derogación del Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, actualmente en vigor.

La Directiva 99/97/CE, de la Comisión, de 13 de diciembre, ha venido, de nuevo, a modificar la Directiva 95/21/CE. Una reforma que pretende, en primer lugar, cambiar las fechas de referencia de los convenios e instrumentos jurídicos internacionales relacionados en el artículo 2 de la Directiva 95/21/CE. Por otra parte, incrementa y detalla la información relativa a las inmovilizaciones de los buques que debe ser publicada, para lo que modifica el artículo 15 de la Directiva 95/21/CE y añade un nuevo anexo. Y, por último, introduce variaciones en el factor general de selección de los buques que deben inspeccionarse prioritariamente -lo que supone introducir cambios en el anexo I de la Directiva

95/21/CE- y amplía la lista de certificados y documentos del anexo II que deben examinarse.

Este Real Decreto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico la Directiva 99/97/CE, lo que hace necesaria la modificación del Real Decreto 768/1999.

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 3 de noviembre de 2000,

D I S P O N G O :

Artículo único. Modificación del Reglamento aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo.

El Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas, aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, queda modificado en los términos y con el alcance que a continuación se expresa:

1. El último párrafo del artículo 2.1 queda redactado del siguiente modo:

"Junto con los protocolos y enmiendas de dichos convenios y los códigos anexos de carácter obligatorio, que están vigentes el 1 de julio de 1999."

2. Se da nueva redacción al artículo 2.2, con el siguiente texto:

"MA: el Memorandum 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 1 de julio de 1999."

3. El apartado 3 del artículo 13 queda redactado de la siguiente forma:

"Los inspectores y las personas que les asistan no podrán tener intereses 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, ni llevar a cabo tareas remuneradas con cargo a dichas organizaciones."

4. El artículo 16 tendrá la siguiente redacción:

"La Dirección General de la Marina Mercante hará pública, al menos con una periodicidad mensual, los datos enumerados en el anexo IX, relativos a los buques que, durante el mes anterior, hayan sido inmovilizados en los puertos españoles o cuyo acceso a los mismos haya sido denegado, según lo dispuesto en el artículo 12.3."

Dicha publicación se entenderá sin perjuicio de la que corresponda al sistema de información SIRENAC, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 15.2 de la Directiva 95/21/CE."

5. El anexo I queda modificado en los términos siguientes:

a) Se da nueva redacción al apartado I.6 (Factores prevalentes), con el siguiente texto:

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

b) El apartado II (Factor general de selección) se sustituirá por el texto que figura en el anexo I de este Real Decreto.

6. El anexo II queda modificado en los términos siguientes:

a) El párrafo g) del apartado 2 tendrá la siguiente redacción:

"Certificado de exención, incluida la lista de cargas, según proceda."

b) Después del apartado 28 se insertarán los puntos que se citan en el anexo II de este Real Decreto.

7. Se añade un nuevo anexo IX, cuyo contenido se incluye en el anexo III de este Real Decreto.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición final primera. Habilitación normativa.

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones de desarrollo y ejecución de este Real Decreto, así como para actualizar las fechas de referencia de los convenios internacionales e instrumentos jurídicos que se citan en el artículo 2 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, o modifiquen los anexos de dicho Reglamento.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrar  en vigor el día 13 de diciembre de 2000.

Dado en Madrid a 3 de noviembre de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

"II. Factor general de selección:

Se considerará prioritaria la inspección de los siguientes buques:

1. Los que arriben a un puerto español por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses.

Al aplicar estos criterios la Administración marítima española tendrá también en cuenta las inspecciones realizadas por otros miembros del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto de 1982 (MA). A falta de los datos necesarios para este fin, utilizará los datos del sistema de información ``SIRENAC'' disponibles e inspeccionar  los buques que no est n registrados en ``SIRENAC'' a partir de la entrada en vigor de la base de datos el 1 de enero de 1993.

2. Los que no hayan sido inspeccionados por ningún Estado miembro de la Unión Europea en los seis meses anteriores.

3. Aquellos cuyos certificados obligatorios de construcción y equipo exigidos por los convenios, y cuyos certificados de clasificación, hayan sido expedidos por una organización que no est  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.

4. Los abanderados en 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''.

5. Aquellos a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro de la Unión Europea bajo determinadas condiciones, tales como las siguientes:

a) Rectificación de deficiencia antes de la partida.

b) Rectificación de deficiencias en el próximo puerto.

c) Rectificación de deficiencias en catorce días.

d) Especificación de condiciones para otras deficiencias.

Si se han tomado medidas con respecto al buque y rectificado todas las deficiencias, ello se tendrá en cuenta.

6. Aquellos en los que, con ocasión de una inspección anterior, se hayan registrado deficiencias, en función del número de estas últimas.

7. Los que hayan sido inmovilizados en un puerto anterior.

8. Los abanderados en un Estado que no haya ratificado todos los convenios internacionales pertinentes a que se hace referencia en el artículo 2 de este Reglamento.

9. Los abanderados en un Estado que presente un índice de deficiencias superior a la media.

10. Aquellos con deficiencias, imputables a la sociedad de clasificación en la que están clasificados, por encima de la media.

11. Los pertenecientes a una categoría para la que se haya decidido una inspección ampliada (conforme al artículo 7 de este Reglamento).

12. Los de más de trece años de edad.

Para establecer el orden de prioridad que seguirá en la inspección de los buques especificados, la Administración marítima española tendrá en cuenta el determinado por el factor general de selección del sistema de información ``SIRENAC'' según lo dispuesto en la sección 1 del anexo I del ``MA'' de París. Cuanto más elevado resulte dicho factor, mayor será la prioridad de la inspección. El factor general de selección es la suma de los valores de los factores de selección, según se definen en el marco del ``MA'', teniendo en cuenta que 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 valores establecidos para los apartados 3, 4, 8, 9, 10, 11 y 12.

Estos criterios de determinación del orden de prioridad para la inspección de buques se aplicarán en tanto la Comisión no decida su inadecuación a los fines de esta norma."

ANEXO II

"29. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.

30. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.

31. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperaci3n SAR.

32. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.

33. Cuadernillo del granelero.

34. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga."

ANEXO III

"ANEXO IX

Publicidad de las inmovilizaciones e inspecciones efectuadas en los puertos espa3oles

La Direcci3n General de la Marina Mercante har3 p3blica, de conformidad con lo dispuesto en el art3culo 16, la siguiente informaci3n:

a) Nombre del buque.

b) N3mero OMI.

c) Tipo de buque.

d) Arqueo bruto.

e) A3o de construcci3n.

f) Nombre y direcci3n del naviero.

g) Estado del pabell3n.

h) Sociedad o, en su caso, sociedades de clasificaci3n que hayan expedido los certificados de clase del buque, si los hubiere.

i) Sociedad o, en su caso, sociedades de clasificaci3n o cualquier otra entidad que haya expedido certificados del buque con base en los convenios, en nombre del Estado del pabell3n, con indicaci3n expresa de dichos certificados.

j) N3mero de inmovilizaciones en los veinticuatro meses previos.

k) Estado y puerto donde se produjo la inmovilizaci3n.

l) Fecha en que se levant3 la orden de inmovilizaci3n.

m) Duraci3n de la inmovilizaci3n, en d3as.

n) N3mero de deficiencias detectadas y motivos de la inmovilizaci3n, expresados de manera clara y expl3cita.

3) Cuando se deniegue al buque el acceso a un puerto comunitario, razones de tal medida, expresadas de manera clara y expl3cita.

o) Indicación de si la sociedad de clasificación o entidad privada que realizó el pertinente reconocimiento tuvo responsabilidad en relación con las deficiencias que, por sí solas o en combinación con otras, condujeron a la inmovilización.

p) Descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque al que se haya permitido dirigirse al astillero de reparación más próximo o al que se haya denegado el acceso a un puerto de la Unión Europea."