

REAL DECRETO 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

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 de 1995, 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), establecía 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 de 1996, fijó los requisitos para la tarjeta de identidad de los inspectores de control del Estado del puerto.

A su vez, la Directiva 98/25/CE del Consejo, de 27 de abril de 1998, modificó 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 fue también modificada por la Directiva 98/42/CE de la Comisión, de 19 de junio de 1998, en el sentido de redefinir y actualizar los criterios de selección de los buques que han de ser inspeccionados, lo cual supuso la modificación total o parcial de los anexos I, II, III, IV y VI de la mencionada Directiva 95/21/CE.

La incorporación al ordenamiento jurídico español de las citadas Directivas se operó mediante el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprobaba el Reglamento relativo al 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.

Dicha norma fue modificada por el Real Decreto 1828/2000, de 3 de noviembre, que se aprobó con la finalidad de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 99/97/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 1999.

Con fecha 19 de diciembre de 2001 se ha aprobado la Directiva 2001/106/CE por la que se modifica la Directiva 95/21/CE. Esta nueva Directiva pretende, resumidamente, acotar y objetivar el amplio margen de discrecionalidad que hasta ahora se venía otorgando a las Administraciones marítimas de los Estados miembros en orden a seleccionar buques de considerable antigüedad para hacerlos objeto de inspecciones ampliadas, fijar directrices para efectuar tales inspecciones con el fin de uniformar su alcance y contenido, evitar la duplicación de inspecciones, poniendo en conocimiento de los inspectores las verificadas en otros puertos comunitarios, incrementar la transparencia de la información a publicar sobre los buques inspeccionados e inmovilizados, así como, finalmente, introducir algunas otras novedades de un alcance más puntual y limitado.

Este Real Decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2001/106/CE y deroga íntegramente los Reales Decretos 768/1999 y 1828/2000, en aras de una mayor

claridad y de la salvaguarda de la seguridad jurídica, dada la importancia de las modificaciones que la nueva Directiva introduce en las anteriores.

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 24 de enero de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo único. Aprobación del Reglamento.

Se aprueba el Reglamento, que se inserta a continuación de este Real Decreto, por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en aplicación de las Directivas 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995 ; 96/40/CE de la Comisión, de 25 de junio de 1996 ; 98/25/CE del Consejo, de 27 de abril de 1998, y 98/42/CE de la Comisión, de 19 de junio de 1998, 99/97/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 1999, y 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE.

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 15, 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.

Quedan derogados el 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, y el Real Decreto 1828/2000, de 3 de noviembre, de modificación del anterior, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.

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. Entrada en vigor.

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

Dado en Madrid, a 24 de enero de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento, FRANCISCOÁLVAREZ-CASCOSFERNÁNDEZ

ANEXO

Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles

Artículo 1. Finalidad.

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

a) 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.

b) 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:

a) Convenios:

1.o El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL66).

2.o El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) (SOLAS 74) y RCL 1983, 524 ; ApNDL 8686.

3.o El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) y el Protocolo de 1978 de dicho Convenio (MARPOL 73/78).

4.o El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1978) (STCW 78).

5.o El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1972) (COLREG 72).

6.o El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (1969) (Arqueo 1969).

7.o El Convenio sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante (1976) (OIT número 147).

8.o El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992).

Junto con los protocolos y enmiendas de dichos convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, que estén vigentes el 19 de diciembre de 2001.

b) 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 19 de diciembre de 2001.

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

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

e) 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.

f) 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.

g) 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.

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

i) 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.

j) 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.

k) 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 éste.

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, estas 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 30 por ciento del promedio anual del número de buques que hayan entrado en los puertos españoles durante los tres últimos años.

2. El orden de prioridad para la inspección de los buques será el siguiente:

a) Buques no sujetos a inspección ampliada y cuyo factor de selección publicado en el sistema de información SIRENAC sea superior a 50, siempre que haya transcurrido al menos un mes desde la última inspección realizada en algún puerto situado en un Estado signatario del Memorandum de París de 1982 (MA).

b) Buques contemplados en el epígrafe I del anexo I, con independencia del valor del factor de selección.

c) Buques contemplados en el epígrafe II del anexo I, según el orden de prioridad resultante del factor de selección mencionado en el sistema de información SIRENAC.

3. 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 concurran 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.

d) Que el buque no se encuentre en las circunstancias descritas en el apartado 2.a) de este artículo.

4. 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 los aspectos operativos 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 obligatoria de determinados buques.

1. Los buques incluidos en el apartado A) del anexo V serán objeto de una inspección ampliada una vez transcurrido un año desde la última inspección ampliada que se haya efectuado en algún puerto situado en un Estado parte del Memorándum de París (MA).

2. Los buques incluidos en el apartado 1 que sean seleccionados con base en lo dispuesto en el artículo 5.2.b) y c) serán objeto de una inspección ampliada.

En el intervalo de tiempo comprendido entre dos inspecciones ampliadas podrá llevarse a cabo una inspección ordinaria según lo dispuesto en el artículo 6 3. El capitán o el naviero de un buque incluido en el apartado A) del anexo V que vaya a hacer escala en un puerto español comunicará a la capitanía marítima competente, con una antelación mínima de tres días, o antes de dejar el puerto anterior, cuando se prevea que el viaje durará menos de tres días, la información relacionada en el apartado B) del anexo V, tras un período de un año desde la última inspección ampliada.

El incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior acarreará la obligación de que el buque sea objeto de una inspección ampliada en el puerto de destino.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la Administración marítima española realizará una inspección ampliada de los buques incluidos en el apartado 3 de este artículo que tengan un factor de selección igual o superior a 7, cuando hagan escala en un puerto español y hayan transcurrido al menos seis meses desde su última inspección ampliada.

5. Los criterios para llevar a cabo inspecciones ampliadas según las diversas categorías de buques se contienen en el apartado C) del anexo V.

Artículo 8. Procedimiento a seguir cuando determinados buques no puedan ser inspeccionados.

1. Cuando la Administración marítima española, por razones de operatividad, no esté en condiciones de inspeccionar un buque que se encuentre en la situación descrita en el artículo 5.2.a) o de llevar a cabo la inspección ampliada obligatoria del artículo 7.4, informará sin demora al sistema SIRENAC de que dicha inspección no se ha llevado a cabo.

Se dará cuenta a la Comisión con una periodicidad semestral de los buques que se encuentren en estos supuestos, así como de los motivos para no haberlos inspeccionado.

2. Tales supuestos de falta de inspección no podrán superar en un año natural el 5 por ciento del promedio anual de buques que hayan atracado en puerto español encontrándose en la situación descrita en el apartado 1, y no hayan sido inspeccionados, todo ello calculado sobre la base de los tres últimos años en los que se disponga de estadísticas.

3. Los buques del apartado 1 serán objeto de las inspecciones a los que dicho apartado se refiere en su siguiente puerto de escala en la Unión Europea.

Artículo 9. Medidas de denegación de acceso a determinados buques.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14.3, las capitanías marítimas, siguiendo el procedimiento descrito en el apartado B) del anexo XII, denegarán el acceso a puerto, salvo en los casos previstos en el artículo 14.5, a los buques que se encuentren en alguno de los dos supuestos siguientes:

a) Que enarboleden el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del MA y hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones durante los dos últimos años en algún puerto situado en un Estado signatario del MA.

b) Que enarboleden el pabellón de un Estado descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista y hayan sido inmovilizados en más de una ocasión durante los últimos tres años en algún puerto situado en un Estado signatario del MA.

La medida de prohibición de acceso será aplicable desde el momento en que se autorice al buque para abandonar el puerto donde haya sido inmovilizado por segunda vez, en el caso del párrafo b), o por tercera vez, en el del párrafo a).

Artículo 10. Informe de la inspección para el capitán.

Finalizada la inspección, sea ésta ordinaria, más detallada o ampliada, el inspector elaborará un informe de inspección que contenga los datos del anexo X y entregará una copia de aquél al capitán del buque.

Artículo 11. 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 a la que se refieren los artículos 5.2 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 capitán marítimo procederá a inmovilizar el buque siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 13.1 de este Reglamento y notificándolo al servicio de practica del puerto, 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 puede 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.

En todo caso, se inmovilizarán los buques que no estén equipados con un registrador de datos de la travesía en estado de funcionamiento, cuando su utilización sea obligatoria según lo dispuesto en el anexo XIII.

Si no pudiera rectificarse inmediatamente esta deficiencia en el puerto de inmovilización, la capitanía marítima, cumpliendo los requisitos del artículo 14, podrá permitir que el buque se dirija al puerto más cercano en el que sea posible rectificar dicha deficiencia o requerir que sea subsanada en el plazo máximo de treinta días.

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 5.2 y 7 den lugar a la inmovilización del buque, la Dirección General de la Marina Mercante informará por escrito inmediatamente, incluyendo copia del informe de inspección, a la Administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque (en lo sucesivo denominada "Administración del pabellón"), o, cuando ello no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbole 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 de clasificación o de los emitidos en nombre del Estado del pabellón, de conformidad con los convenios internacionales.

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 12. 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 11.2 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, 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 11.1 de este Reglamento, dando lugar a la iniciación del oportuno procedimiento sancionador según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 19.

Artículo 13. Procedimiento especial sumario de retención de buques y recursos.

1. La inmovilización de un buque, prevista en el artículo 11.2, se llevará a cabo siguiendo el procedimiento que a continuación se indica:

a) El capitán marítimo adoptará el acuerdo de iniciación del procedimiento, indicando someramente los hechos y circunstancias en los que se fundamenta la medida a tomar, identificando los posibles responsables y haciendo constar que es el órgano competente para resolver el expediente.

En dicho acuerdo se dará audiencia única al interesado, comunicándole su derecho a formular alegaciones y a proponer prueba en el plazo improrrogable de tres días, y se acordará la retención del buque como medida cautelar.

b) Si el capitán marítimo acuerda, de oficio o a instancia de parte, la apertura de un período de prueba, se practicará la prueba en un período máximo de cinco días, concluyéndose el procedimiento como se indica en el párrafo siguiente.

c) Practicada la prueba y no habiéndose presentado alegaciones, o si, presentadas, no se hubiera solicitado el recibimiento a prueba, el capitán marítimo dictará resolución en el plazo máximo de dos días, por la que acordará la retención con carácter definitivo o bien levantará la medida cautelar de la retención del buque.

2. El acuerdo de inmovilización adoptado por el capitán marítimo, así como el de la prohibición de acceso, prevista en los artículos 9 y 14.3 serán recurribles en alzada 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.

3. El régimen de recursos será el previsto en el capítulo II del Título VII de la Ley 30/1992.

4. La Administración marítima notificará al capitán del buque el derecho a recurrir a que se refiere el apartado 2 de este artículo.

La notificación del acto de inmovilización contendrá la información prevista en el artículo 58.2 de la Ley 30/1992.

Artículo 14. Seguimiento de las inspecciones y otras medidas.

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el apartado 2 del artículo 11 no puedan corregirse en el puerto de inspección, la capitanía marítima podrá permitir que el buque se dirija al astillero más próximo disponible, elegido conjuntamente por el capitán del buque y la capitanía marítima, 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 11, 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. Las capitánías marítimas denegarán 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 15. 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 ella 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, ni llevar a cabo tareas remuneradas con cargo a dichas organizaciones.

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 16. Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias.

1. Cuando los prácticos, 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, informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la capitanía marítima competente 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, así como al servicio de practica del puerto.

Artículo 17. 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, con base en Saint-Malo, Francia.

Para llevar a cabo las inspecciones previstas en los artículos. 5.2 y 7, los inspectores consultarán las bases de datos públicas y privadas sobre inspecciones de buques, accesibles a través del sistema de información EQUASIS.

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 18 de este Reglamento.

Artículo 18. Información.

1. La Dirección General de la Marina Mercante hará públicos, al menos con una periodicidad mensual, los datos enumerados en el apartado I del anexo IX relativos a los buques que, durante el mes anterior, hayan sido inmovilizados en los puertos españoles o cuyo acceso a éstos haya sido denegado.

2. Los datos contenidos en los apartados I y II del anexo IX, así como las informaciones sobre los cambios, suspensiones de clase o desclasificación de buques a los que se refiere el artículo 15.3 de la Directiva 94/57/CE deberán facilitarse y estar disponibles en el sistema de información SIRENAC. Dichos datos e informaciones se harán públicos a través del sistema de información EQUASIS lo antes posible, una vez concluida la inspección o el levantamiento de la inmovilización.

3. Lo dispuesto en este artículo no prejuzga las posibles responsabilidades del naviero, del capitán y, en general, de los operadores del buque.

Artículo 19. Infracciones, sanciones y reembolso de los costes.

1. Las acciones y omisiones que contravengan lo dispuesto en este Real Decreto constituyen infracciones administrativas tipificadas en el capítulo III del Título IV de la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y sancionadas en el capítulo IV del citado Título.

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. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 13 del artículo 120 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su redacción dada por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, cuando los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles o extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección. El coste de la hora de inspección es el determinado por la Orden del Ministro de Fomento de 21 de diciembre de 2001.

Artículo 20. Datos para el seguimiento de la aplicación.

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, facilitará a la comisión la información enumerada en el anexo XI, con la frecuencia indicada en éste.

ANEXO I

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente (con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 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 Real Decreto 701/1999, de modificación del anterior, así como el artículo 16 de este Reglamento.

2. Buques que incumplan lo dispuesto en los Reales Decretos 1253/1997, de 24 de julio, y 701/1999, de 30 de abril, antes mencionados.

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 Organización Marítima Internacional (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 o privados de su clase por motivos de seguridad en los seis meses precedentes.

II. Factor general de selección

Buques que deben de inspeccionarse prioritariamente:

1. Buques que hagan escala por primer vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses en un puerto de un Estado miembro. Al aplicar estos criterios los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del Memorándum de París. Cuando se carezca de información adecuada para cumplir esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos disponibles en la base de datos SIRENAC e inspeccionarán los buques que no estén registrados en esta base a partir de la entrada en vigor de dicha base de datos el 1 de enero de 1993.

2. Buques que no hayan sido inspeccionados por ningún Estado miembro durante los últimos seis meses.

3. Buques a los cuales haya expedido los certificados preceptivos de construcción y equipamiento del buque, con arreglo a los convenios y los certificados

de clasificación, una organización que no está reconocida en virtud de la Directiva 94/57/CE del Consejo, modificada por la Directiva 2001/105/CE.

4. Buques que enarbolan pabellón de un Estado que aparezca en la lista negra publicada en el informe anual del Memorándum de París.

5. Buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con determinadas condiciones tales como:

a) Subsanan las deficiencias antes de partir.

b) Subsanan las deficiencias en el próximo puerto de atraque.

c) Subsanan las deficiencias en el plazo de catorce días.

d) Anomalías para las que se han especificado otras condiciones.

Se tendrá en cuenta si se han adoptado medidas relacionadas con el buque y suprimido todas las anomalías.

6. Buques en los que una inspección anterior haya comprobado la existencia de deficiencias, según el número de dichas anomalías.

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

8. Buques que enarboles pabellón de un país que no haya ratificado todos los convenios internacionales pertinentes previstos en el artículo 2 de este Reglamento.

9. Buques clasificados por sociedades de clasificación con un porcentaje de deficiencias superior a la media.

10. Buques de las categorías contempladas en el apartado A) del anexo V.

11. Buques de más de trece años de edad.

En lo que respecta a los buques anteriormente enumerados, la autoridad competente determinará el orden de prioridad de las inspecciones con la ayuda del factor general de selección que figura en el sistema de información SIRENAC, de conformidad con la sección 1 del anexo I del Memorándum de París ; a un factor mayor corresponderá una prioridad mayor. El factor general de selección es igual a la suma de los valores de los factores de selección aplicables, tal como se define en el marco del Memorándum de París. Los puntos 5, 6 y 7 sólo se aplicarán a las inspecciones efectuadas durante los últimos doce meses. El factor general de selección no deberá ser inferior a la suma de los valores correspondientes a los puntos 3, 4, 8, 9, 10 y 11.

No obstante, a los efectos del apartado 4 del artículo 7, no se tendrá en cuenta el punto 10 para el factor general 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 radioeléctrica para buque de carga.

e) Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.

f) Certificado de exención, incluida la lista de cargas según proceda.

g) 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 por 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.
11. Certificados emitidos según lo dispuesto en el Convenio STCW.
12. Certificados médicos. Véase el Convenio número 73 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre revisiones médicas de la gente de mar.
13. Información sobre la estabilidad.
14. Copia del documento de cumplimiento y 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).
15. 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).
16. Documento acreditativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas.
17. Certificado de seguridad y permiso de explotación para embarcación de alta velocidad.
18. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.
19. 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.
20. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.
21. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.
22. En el caso de petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.
23. Cuadro de obligaciones, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.
24. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

25. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros).
26. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto.
27. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.
28. Documento de autorización para transporte de grano.
29. Manual de sujeción de la carga.
30. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.
31. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.
32. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperación SAR.
33. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.
34. Cuadernillo del granelero.
35. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga.
36. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (CLC, 1992).

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 subapartados 3, 4, 5.b) y c) y 8 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 de 1994, 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.890 (21) de la OMI] y sus anexos.
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) Categorías de buques sujetos a inspección ampliada (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7)

1. Buques cisterna para productos químicos y gases de una antigüedad superior a diez años calculados a partir de la fecha de construcción que figure en los certificados de seguridad del buque.
2. Graneleros de una antigüedad superior a doce años calculados a partir de la fecha de construcción que figure en los certificados de seguridad del buque.
3. Petroleros con más de 3.000 toneladas de arqueo bruto y de más de quince años calculados a partir de la fecha de construcción que figure en los certificados de seguridad del buque.
4. Buques de pasaje de una antigüedad superior a quince años distintos de los buques de pasaje a que se refieren los párrafos a) y b) del artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad en la exploración de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (Real Decreto 1907/2000).

B) Información que deberá comunicarse a la autoridad competente (en virtud del apartado 3 del artículo 7)

a) Nombre.

b) Pabellón.

c) Número OMI de identificación del buque si procede.

d) Peso muerto.

e) Fecha de construcción del buque determinada con arreglo a la consignada en los certificados de seguridad del buque.

f) Para los buques cisterna:

1.o Configuración: casco único, casco único con SBT, doble casco.

2.o Condiciones de los tanques de carga y de lastre:
llenos, vacíos, inertes.

3.o Volumen y naturaleza de la carga.

g) Hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de prácticos, tal como lo requiere la autoridad competente.

h) Duración prevista de la escala.

i) Operaciones previstas.

j) Visitas de inspección previstas y obras esenciales de mantenimiento y reparación que han de efectuarse durante la estancia en el puerto de destino.

C) Procedimiento para la inspección ampliada de determinadas categorías de buques (según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 7)

En la medida en que sea materialmente practicable y teniendo en cuenta las posibles limitaciones que imponga la seguridad de las personas, del buque y del puerto, la inspección ampliada deberá tratar, como mínimo, de los aspectos que figuran a continuación. Los inspectores deberán tener 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 las mismas, durante dichas operaciones.

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

Corte de corriente eléctrica y puesta en marcha del generador de emergencia, inspección del alumbrado de emergencia.

Funcionamiento de la bomba contra incendios de emergencia, con dos mangueras conectadas al conductor principal.

Funcionamiento de las bombas de sentina.

Cierre de las puertas estancas.

Arriado de un buque salvavidas.

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

Prueba del aparato de gobierno incluido el auxiliar.

Inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio.

Inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.

2. Buques cisterna para productos químicos y gases:

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

Dispositivos de seguridad y control de los tanques de carga relativos a temperatura, presión y nivel de llenado.

Dispositivos 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 transportada.

Equipo de cabina de salvamento que proporcione una adecuada protección respiratoria y ocular, para todas las personas 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).

Comprobar que el producto transportado figura en la lista del Certificado internacional de aptitud o en el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable.

La instalación fija anti-incendios en cubierta, ya sea espuma, un producto seco u otro, según lo requiera el producto transportado.

3. Graneleros:

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

Posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta.

Posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas.

Posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales.

Acceso a las bodegas de carga.

Verificación de que se encuentran a bordo los siguientes documentos, inspección de éstos y confirmación de que han sido sancionados por el Estado de pabellón o por la sociedad de clasificación:

a) Informes de inspección de la estructura.

b) Informes de evaluación del estado del buque.

c) Informes sobre las mediciones del espesor.

d) Documento descriptivo contemplado en la resolución A 744 (18) de la OMI.

4. Petroleros:

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los petroleros se considerarán también como parte de la inspección ampliada los siguientes aspectos:

Sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma instalada en cubierta.

Equipo de extinción de incendios en general.

Inspección de las válvulas cortafuegos de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación.

Control de la presión y contenido de oxígeno del gas inerte.

Tanques de lastre: habrá de examinarse al menos uno de los tanques de la zona de carga, en un primer momento desde el orificio de acceso o desde el acceso a la cubierta, y habrá de penetrarse en él si el inspector establece un motivo claro para continuar la inspección.

Verificación de que se encuentran a bordo los siguientes documentos, inspección de éstos y confirmación de que han sido sancionados por el Estado del pabellón o por la sociedad de clasificación:

a) Informes de inspección de la estructura.

b) Informes de evaluación del estado del buque.

c) Informes sobre las mediciones del espesor.

d) Documento descriptivo contemplado en la resolución A 744 (18) de la OMI.

5. Buques de pasaje no contemplados en la Directiva 1999/35/CE (Real Decreto 1907/2000):

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

Prueba del sistema de detección de incendios y de alarma.

Control del cierre correcto de las puertas cortafuegos.

Prueba del sistema de megafonía.

Simulacro anti-incendios en el que, como mínimo, se comprueben todos los equipos de bomberos y en el que participará parte del personal de fonda.

Demostración de que los tripulantes cuya función sea especialmente importante estén al corriente del plan de control de daños.

Si se considera oportuno, puede continuarse la inspección cuando el buque esté de viaje hacia o desde puerto español, con el consentimiento del capitán o naviero. Los inspectores no entorpecerán 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 barco.

ANEXO VI

Criterios para la inmovilización de un buque (según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 11)

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 11).

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.
- l) Proporcionar toda la información posible en caso de accidente.

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 punto 8.o de este apartado 3. constituyen el único fundamento para la inmovilización en virtud de este convenio.

1.o Deficiencias de carácter general:

La falta de los certificados y documentos 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 y documentos establecidos por el convenio u otro instrumento pertinente. Por consiguiente, la falta de los certificados y/o documentos 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 capítulo V del Convenio SOLAS.
 - k) Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o de cualquier 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 (capítulo II, 2, del Convenio SOLAS).
 - m) Graves deficiencias de las prescripciones operacionales, como se describe en la sección 5.5 del anexo 1 del Memorándum de París.
 - n) El tamaño, la composición o titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.
 - ñ) No realización del programa de mejorado de inspecciones, según lo dispuesto en la regla 2 del capítulo XI del Convenio SOLAS.
 - o) Carencia, mal funcionamiento o no funcionamiento de un registrador de datos de la travesía (RDT), cuando su uso sea obligatorio.
- 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 éstas (5.6).

f) Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de éstas (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.

e) Carencia de los informes de inspección o no conformidad de éstos con la regla 13 G (3) (b) del Convenio MARPOL.

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 éstos.

10.o 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 15)

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 1.600 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 3.000 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

Requisitos para la tarjeta de identidad de los inspectores de control del estado del puerto (a la que se refiere el apartado 4 del artículo 15)

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

1. Referencia a que aquélla se expide por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento del Estado español.

2. Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.

3. Indicación de ser personal e intransferible.

4. Firma del titular de la tarjeta de identidad.

5. 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.

ANEXO IX

Publicación de información relativa a las inmovilizaciones e inspecciones en los puertos de los Estados miembros

I. La información publicada según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 18 incluirá los datos siguientes:

Nombre del buque.

Número OMI.

Tipo de buque.

Tonelaje bruto.

Año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque.

Nombre y dirección del propietario o del naviero del buque.

En el caso de buques que transporten cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento.

Estado del pabellón.

Sociedad o sociedades de clasificación, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación de buques, si los hubiera.

Sociedad o sociedades de clasificación y/o cualquier otra parte que haya(n) expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón mencionando los certificados expedidos.

Puerto y fecha de la última inspección ampliada y mención de si se ha ordenado una inmovilización, en su caso.

Puerto y fecha de la última inspección especial y mención de la organización que ha efectuado la inspección.

Número de inmovilizaciones en los últimos veinticuatro meses.

País y puerto de inmovilización.

Fecha de levantamiento de la inmovilización.

Días de duración de la inmovilización.

Número de deficiencias comprobadas y motivos de la inmovilización en términos claros y explícitos.

Descripción de las medidas de seguimiento de la inmovilización adoptadas por la autoridad competente y, en su caso, por la sociedad de clasificación.

Indicación, en su caso, de la responsabilidad de la sociedad de clasificación o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización.

Descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque autorizado a proseguir su ruta hasta el astillero de reparación más próximo, o al que se le haya negado la entrada en un puerto de la Comunidad.

Si al buque se le ha denegado el acceso a puertos españoles, indicación de los motivos, en términos claros y precisos.

II. La información relativa a los buques inspeccionados, que se publica según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 18, comprenderá los elementos siguientes:

Nombre del buque.

Número de OMI.

Tipo de buque.

Tonelaje bruto.

Año de construcción.

Nombre y dirección del propietario o del naviero del buque.

En el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento.

Estado del pabellón.

Sociedad o sociedades de clasificación, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiera.

Sociedad o sociedades de clasificación y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón, mencionando los certificados expedidos.

País, puerto y fecha de la inspección.

Número de deficiencias y naturaleza de éstas.

ANEXO X

Informe de la inspección elaborado en aplicación del artículo 10

El informe de inspección incluirá como mínimo los siguientes elementos:

I. Información general:

1. Autoridad competente que ha elaborado el informe.
2. Fecha y lugar de la inspección.
3. Nombre del buque inspeccionado.
4. Pabellón.
5. Tipo de buque.
6. Número OMI.
7. Distintivo de llamada.
8. Tonelaje bruto.
9. Peso muerto, si procede.
10. Año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque.
11. Sociedad o sociedades de clasificación, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiera.
12. Sociedad o sociedades de clasificación y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los convenios aplicables en nombre del Estado del pabellón.
13. Nombre y dirección del propietario o del naviero del buque.

14. En el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento.

15. Fecha final de redacción del informe de inspección.

16. Indicación de que la información detallada relativa a inspecciones o inmovilizaciones puede ser publicada.

II. Información relativa a la inspección:

1. Certificados expedidos en aplicación de los convenios internacionales pertinentes, autoridad u organismo que ha expedido el certificado o certificados pertinentes, indicando las fechas de expedición y de expiración.

2. Partes o elementos del buque que han sido objeto de inspección (en el caso de inspección más detallada o ampliada).

3. Indicación del tipo de inspección (inspección, inspección más detallada, inspección ampliada).

4. Naturaleza de las deficiencias.

5. Medidas adoptadas.

III. Información suplementaria en caso de inmovilizaciones:

1. Fecha de la decisión de inmovilización.

2. Fecha de levantamiento de la inmovilización.

3. Naturaleza de las deficiencias que han justificado la decisión de inmovilización (referencias a los convenios cuando corresponda).

4. Información sobre la última visita intermedia o anual.

5. Indicación, en su caso, de la responsabilidad de la sociedad de clasificación o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización.

6. Medidas adoptadas.

ANEXO XI

Datos suministrados en el marco del control de la aplicación, según lo dispuesto en el artículo 20

1. Cada año, a más tardar el 1 de abril, la Administración marítima española suministrará a la Comisión los datos siguientes relativos al año precedente.

1.1 Número de inspectores que trabajan por su cuenta en el marco del control de buques por el Estado del puerto.

La información se transmitirá a la Comisión utilizando el modelo de cuadro siguiente:

(VER IMAGEN PÁGINA 4565)

Número de inspectores a tiempo completo

Número de inspectores a tiempo parcial (1)

Conversión en tiempo completo Puerto/zona

Puerto de X

Puerto de Y

Total

(1) Cuando las inspecciones efectuadas por los inspectores en el marco del control por el Estado del puerto sólo constituyan una parte de la carga de trabajo de dichos inspectores, el número total de inspectores que se fije se adaptará de modo que indique el número equivalente de inspectores a tiempo completo.

Estos datos se suministrarán a nivel nacional y para cada uno de los puertos considerados. A los fines del presente anexo, se entenderá por puerto un puerto individual y la zona geográfica cubierta por un inspector o por un equipo de inspectores, incluidos en su caso varios puertos individuales. El mismo inspector puede ser llamado a intervenir en más de un puerto/zona geográfica.

1.2 Número total de buques que han entrado en sus puertos a nivel nacional:

2. La Administración marítima española:

a) Suministrará a la Comisión cada seis meses la lista detallada de los movimientos de buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores, que han entrado en sus puertos, con los números OMI de los buques y las fechas de llegada ; o bien, b) Proporcionarán al SIRENAC los números OMI y las fechas de llegada de los buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores, que han entrado diariamente en sus puertos.

La Administración marítima española proporcionará a la Comisión la lista de servicios regulares de transbordadores mencionados en los párrafos a) y b) en un plazo de seis meses a partir de la fecha en que empiece a aplicarse este Real Decreto, y posteriormente cada vez que se produzcan cambios en dichos servicios.

ANEXO XII

A) Categorías de buques sometidos a la prohibición de acceso a los puertos comunitarios (según el artículo 9)

1. Buques cisterna para productos químicos y gases.

2. Graneleros.

3. Petroleros.

4. Buques de pasaje.

B) Procedimientos para la prohibición del acceso a los puertos de la Comunidad

1. Cuando concurren las circunstancias descritas en el artículo 9, el capitán marítimo del puerto en que se haya dictado la segunda o la tercera inmovilización del buque, según el caso, notificará por escrito al capitán y al propietario o naviero del buque la orden de prohibición de acceso del buque.

La capitanía marítima informará también a la Administración del Estado del pabellón, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, la Comisión Europea, al Centro Administrativo de Asuntos Marítimos y a la Secretaría del Memorándum de París.

La orden de prohibición de acceso surtirá efectos desde el momento en que el buque sea autorizado a abandonar el puerto tras la rectificación de las deficiencias que hayan causado la inmovilización.

2. Para levantar la orden de prohibición del acceso, el propietario o naviero dirigirá una petición formal a la capitanía marítima que haya impuesto la prohibición de acceso. Esta petición deberá ir acompañada de un certificado de la Administración del Estado del pabellón de que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los convenios internacionales. La petición de levantamiento de la prohibición de acceso también deberá ir acompañada, si procede, de un certificado de la sociedad de clasificación en que esté registrado el buque en el que se muestre que el buque es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad.

3. La orden de prohibición de acceso sólo podrá levantarse tras una nueva inspección del buque, en el puerto acordado por los inspectores de la capitanía marítima que haya impuesto la prohibición de acceso, siempre que se demuestre satisfactoriamente ante ésta que el buque cumple plenamente los requisitos aplicables de los convenios internacionales.

Cuando el citado puerto se encuentre en la Unión Europea, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de destino podrá autorizar al buque, con el consentimiento de la capitanía marítima que haya impuesto la prohibición de acceso, a navegar hasta ese puerto, únicamente a efectos de comprobar que el buque satisface los requisitos contemplados en el punto 2.

La nueva inspección consistirá en una inspección ampliada que deberá incluir, como mínimo, los puntos correspondientes de la sección C) del anexo V.

Todos los costes de esta inspección serán sufragados por el propietario o por el naviero.

4. Si los resultados de la inspección ampliada satisfacen al Estado miembro con arreglo al punto 2, se levantará la prohibición del acceso. Se informará de ello por escrito al propietario o al naviero del buque.

La capitanía marítima competente también informará por escrito de su decisión a la Administración del Estado del pabellón, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, la Comisión Europea, al Centro Administrativo de Asuntos Marítimos y a la Secretaría del Memorándum de París.

5. La información sobre los buques a los que se haya prohibido el acceso a los puertos de la Unión Europea estará disponible en el sistema SIRENAC y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 y en el anexo IX.

ANEXO XIII

Exigencias internacionales y comunitarias relativas a los registradores de datos de la travesía

1. Los buques pertenecientes a las siguientes categorías que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Unión Europea deberán estar equipados con un registrador de datos de la travesía que cumpla las normas de funcionamiento contempladas en la Resolución de la OMI A 861 (20) y las normas en materia de pruebas contempladas en la Norma n.o 61996 de la Comisión Electrónica Internacional (CEI):

- a) Buques de pasaje contruidos a partir del 1 de julio de 2002.
- b) Transbordadores de carga rodada de pasajeros, contruidos antes del 1 de julio de 2002, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe a partir del 1 de julio de 2002.
- c) Buques de pasaje distintos de los transbordadores de carga rodada contruidos antes del 1 de julio de 2002, a más tardar el 1 de enero de 2004.
- d) Buques distintos de los buques de pasaje con un arqueo bruto igual o superior a las 3.000 toneladas y contruidos a partir del 1 de julio de 2002.

2. Los buques pertenecientes a las siguientes categorías y contruidos antes del 1 de julio de 2002, que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán estar equipados con un registrador de datos de la travesía que cumpla las normas pertinentes de la OMI.

- a) Buques de carga con un arqueo bruto igual o superior a las 20.000 toneladas, a más tardar, en la fecha fijada por la OMI o, a falta de decisión de la OMI, a más tardar, el 1 de enero de 2007.
- b) Buques de carga con un arqueo bruto igual o superior a las 3.000 toneladas, pero inferior a las 20.000 toneladas, a más tardar, en la fecha fijada por la OMI o, a falta de decisión de la OMI, a más tardar, el 1 de enero de 2008.