

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

20055 *Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols.*

L'article 149.1.20 de la Constitució atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre marina mercant, matèria amb un contingut delimitat per l'article 6 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, que estableix, en els paràgrafs c), d) i g) del seu apartat 1 que es considera marina mercant la seguretat de la navegació i de la vida humana en la mar, la seguretat marítima i la inspecció tècnica i operativa de vaixells, tripulacions i mercaderies.

En la Unió Europea, els criteris comuns per a l'harmonització dels procediments d'inspecció als vaixells mercants que entrin en ports comunitaris (el denominat tècnicament control per l'Estat rector del port) s'han articulats fins ara per la Directiva 95/21/CE del Consell, de 19 de juny, relativa al control dels vaixells per l'Estat del port, i una sèrie de directives posteriors (la 98/25/CE, del Consell de 27 d'abril, i la 2001/106/CE del Parlament Europeu i del Consell, entre d'altres) que hi han introduït modificacions puntuals.

Les esmentades normes comunitàries van ser incorporades a l'ordenament jurídic espanyol mitjançant successius reials decrets, l'últim dels quals és el Reial decret 91/2003, de 24 de gener, pel qual s'aprova el Reglament pel qual es regulen les inspeccions a vaixells estrangers en ports espanyols.

Doncs bé, la Directiva 2009/16/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril, sobre el control dels vaixells per l'Estat rector del port, la transposició del qual es verifica mitjançant aquest Reial decret, comporta la implantació d'un nou sistema, ja que deroga la fins ara vigent Directiva 95/21/CE, del Consell, de 19 de juny, relativa al control dels vaixells per l'Estat del port, i introdueix novetats de gran envergadura, que suposen un canvi qualitatiu pel que fa als criteris i a la realització d'aquest tipus d'inspeccions.

El sistema de control de vaixells per l'Estat rector del port ha d'aspirar a que tots els vaixells que facin escala en ports comunitaris siguin inspeccionats; ara bé, les inspeccions han de ser més freqüents com més perfil d'alt risc presentin els vaixells.

A més, es pretén aconseguir que els diferents estats membres contribueixin de forma equitativa a l'objectiu comunitari d'un sistema d'inspecció que intenta ser exhaustiu, això és, que el volum d'inspeccions sigui compartit de manera equitativa entre els estats membres.

D'altra banda, es considera necessari aprofundir en l'harmonització dels criteris per a la immobilització de vaixells i, en general, de les regles i procediments d'inspecció, de tal manera que s'apliquin de manera homogènia en tots els ports i s'eviti així que els vaixells elegeixin determinats ports, amb la finalitat d'eludir un control rigorós per part de les autoritats marítimes.

Finalment, es pretén endurir els criteris de denegació d'accés als ports comunitaris de vaixells que constitueixin un risc manifest per a la seguretat marítima i per a la integritat del medi marí, i pot arribar a ser definitiu el fet que el navilier no apliqués les mesures correctes pertinents després de successives denegacions d'accés temporals.

Aquest Reial decret incorpora a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2009/16/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril, sobre el control dels vaixells per l'Estat rector del port, i deroga el Reial decret 91/2003, de 24 de gener.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, escoltat el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 23 de desembre de 2010,

DISPOSO:

Article únic. *Aprovació del Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols.*

S'aprova el Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, en els termes que s'insereixen a l'annex d'aquest Reial decret.

Disposició addicional primera. *Actualització de l'annex XII.*

El director general de la Marina Mercant ha d'actualitzar periòdicament el format de la targeta a què es refereix l'apartat 4 de l'article 23 en relació amb l'annex XII del Reglament aprovat per aquest Reial decret, afegint-hi les noves dades que siguin obligatòries i modificant o suprimint les que perdin l'esmentada condició, de conformitat amb les normes aplicables.

Disposició addicional segona. *Cooperació de serveis de sanitat exterior.*

L'inspector de l'Estat rector del port pot demanar la cooperació dels serveis de sanitat exterior si considera que el vaixell inspeccionat no reuneix les condicions adequades higienicosanitàries i de salut de les persones a bord.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 91/2003, de 24 de gener, pel qual s'aprova el Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència exclusiva que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20a de la Constitució en matèria de marina mercant.

Disposició final segona. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2009/16/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril, sobre el control dels vaixells per l'Estat rector del port.

Disposició final tercera. *Habilitació normativa.*

S'autoritza el ministre de Foment per dictar les disposicions que siguin necessàries per al desplegament i l'aplicació del Reglament que aprova aquest Reial decret. En especial, se l'autoritza per actualitzar permanentment els continguts de formació dels inspectors en relació amb els canvis que experimenti el sistema de control de l'Estat rector del port aplicat en la Unió Europea.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'1 de gener de 2011.

Madrid, 23 de desembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANNEX

Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols.

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reglament té per objecte regular les inspeccions de vaixells estrangers en aigües en les quals Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, amb la finalitat de reduir significativament el nombre de vaixells que incompleixin les normes mitjançant l'aplicació de les següents mesures:

- a) l'exigència d'un compliment rigorós de la normativa internacional i comunitària sobre seguretat marítima, protecció marítima, protecció del medi ambient marí i condicions de vida i de treball a bord dels vaixells de qualsevol pavelló.
- b) l'establiment de criteris comuns per al control dels vaixells i l'harmonització dels procediments de la seva inspecció i immobilització, aprofitant els coneixements i l'experiència adquirits en el marc del Memoràndum d'acord de París.
- c) l'aplicació d'un sistema de control de vaixells, basat en les inspeccions realitzades a la Unió Europea i a la regió del Memoràndum d'acord de París, en el qual tots els vaixells siguin inspeccionats amb una freqüència i detall d'acord amb el seu perfil de risc.

Article 2. *Definicions.*

1. «Convenis»: els que s'enumeren a continuació, juntament amb els seus protocols i esmenes, i els corresponents codis de caràcter obligatori, en la seva versió vigent:

- a) el Conveni internacional sobre línies de càrrega, de 1966 (LL 1966).
- b) el Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74).
- c) el Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973 i el Protocol de 1978 de l'esmentat Conveni (Marpol 73/78).
- d) el Conveni internacional sobre normes de formació, titulació i guàrdia per a la gent de mar, 1978 (STCW 78/95).
- e) el Conveni sobre el Reglament internacional per prevenir els abordatges, 1972 (Corleg 72).
- f) el Conveni internacional sobre arqueig de vaixells, 1969 (Arqueo 1969).
- g) el Conveni sobre normes mínimes de la marina mercant, 1976 (OIT núm. 147).
- h) el Conveni internacional sobre responsabilitat civil per danys deguts a la contaminació per hidrocarburs, 1992 (CLC 1992).

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

3. «Marc i procediments per al pla voluntari d'auditories dels estats membres de l'OMI»: la Resolució A.974(24) de l'Assemblea de l'OMI.

4. «regió del MA de París»: la zona geogràfica en què els signataris del MA de París realitzen inspeccions en el context del MA de París.

5. «vaixell»: tot navili destinat a la navegació marítima al qual sigui aplicable algun dels convenis i que enarbori pavelló diferent del pavelló espanyol.

6. «interfície vaixell/port»: les interaccions que es produeixen quan un vaixell es veu afectat de manera directa i immediata per activitats que suposen un moviment de persones o mercaderies o la prestació de serveis portuaris al vaixell o des d'aquest.

7. «vaixell en ancoratge»: un vaixell en port o en aigües portuàries, però no atracat, durant una interfície vaixell/port.

8. «inspector»: una persona al servei de l'Administració pública o qualsevol altra persona, degudament autoritzada pel Ministeri de Foment per portar a terme les inspeccions de control de l'Estat del rector del port, i responsable davant l'esmentat Departament.

9. «autoritat competent»: el Ministeri de Foment a través de la Direcció General de la Marina Mercant i de les Capitanies Marítimes.

10. «horari nocturn»: el període de temps que media entre les set del vespre i les set de l'endemà.

11. «inspecció inicial»: una visita a bord del vaixell realitzada per un inspector amb la finalitat de verificar que es compleix el que disposen els convenis i normes aplicables, i que inclou almenys les comprovacions prescrites a l'article 13 apartat 1.

12. «inspecció més detallada»: tota inspecció a fons a la qual són sotmesos el vaixell, el seu equip i tripulació en conjunt o, si és procedent, parts d'aquests en les circumstàncies especificades a l'article 13, apartat 2, incloent l'estructura i compartimentació del vaixell, equipament, tripulació, condicions de vida i de treball i compliment dels procediments operatius del vaixell.

13. «inspecció ampliada»: una inspecció, regulada a l'article 14, que comprèn, com a mínim, els elements relacionats a l'annex VII. La inspecció ampliada pot incloure una inspecció més detallada sempre que existeixin motius fundats de conformitat amb l'article 13, apartat 2.

14. «denúncia»: tota informació o dades presentades per qualsevol persona o organització que tingui un interès legítim en la seguretat del vaixell, en particular un interès als riscos per a la salut i la seguretat de la tripulació, les condicions de vida i de treball a bord i la prevenció de la contaminació.

15. «immobilització»: la prohibició oficial que un vaixell es faci a la mar a causa de la comprovació de deficiències que, aïlladament o en conjunt, determinin que el vaixell no estigui en condicions de navegar.

16. «notificació de denegació d'accés»: tota resolució dirigida al capità d'un vaixell, a l'empresa naviliera i a l'Estat d'abanderament en la qual se'ls notifica que es denega l'accés del vaixell a tots els ports i ancoratges de la Unió Europea.

17. «detenció d'una operació»: la prohibició oficial que un vaixell continuï una operació a causa de la comprovació de deficiències que, aïlladament o en conjunt, facin perillosa la continuació de l'esmentada operació.

18. «empresa naviliera»: el propietari del vaixell o qualsevol altra organització o persona, com ara el gestor naval o el noliejador a buc nu, a la qual el propietari ha encomanat la responsabilitat de l'explotació del vaixell i que, en assumir l'esmentada responsabilitat, ha accedit a fer-se càrrec de les obligacions i responsabilitats estipulades en el Codi internacional de gestió de la seguretat (Codi IGS).

19. «organització reconeguda»: una societat de classificació o un altre organisme privat que dugui a terme tasques estatutàries d'inspecció i certificació en nom de l'Administració d'un Estat d'abanderament.

20. «certificat estatutari»: un certificat expedit per un Estat d'abanderament o emès en nom seu de conformitat amb els convenis.

21. «certificat de classificació»: un document que confirmi el compliment del capítol II-1, part A-1, regla 3-1, del Conveni SOLAS 74.

22. «base de dades d'inspeccions»: el sistema d'informació que contribueix a l'aplicació del sistema de control de l'Estat rector del port dins de la Unió Europea i que inclou les dades de les inspeccions realitzades a la Unió i a la regió del MA de París.

Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reglament s'ha d'aplicar a tot vaixell que faci escala en un port o ancoratge per realitzar una interfície vaixell/port i a la seva tripulació. Es consideren també inspeccions de vaixells les realitzades en aigües marítimes espanyoles no portuàries.

2. Cap de les disposicions del present article afecta els drets d'intervenció que concedeixen a l'Estat espanyol els convenis internacionals que subscriu.

3. Quan es tracti de vaixells amb arqueig brut inferior a 500 tones, el Ministeri de Foment ha d'aplicar les disposicions pertinents del Conveni aplicable i, quan no hi hagi Conveni aplicable, l'esmentat Departament ha de prendre les mesures necessàries per garantir que els esmentats vaixells no comportin un perill notori per a la seguretat marítima, la salut o el medi ambient marí, servint com a pauta, a aquest efecte, l'annex 1 del Memoràndum d'acord de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port.

4. Quan s'inspeccioni un vaixell que enarbori pavelló d'un Estat que no sigui part d'un Conveni, el Ministeri de Foment ha de garantir que no es doni a l'esmentat vaixell ni a la seva tripulació un tracte més favorable que l'atorgat a un vaixell que enarbori pavelló d'un Estat que sigui part de l'esmentat Conveni.

5. Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament els vaixells pesquers, vaixells de guerra, embarcacions auxiliars, vaixells de fusta de construcció primitiva, vaixells de titularitat estatal utilitzats amb fins no comercials i les embarcacions d'esbarjo no dedicades al comerç.

Article 4. *Òrgans d'inspecció.*

L'autoritat competent a Espanya per a la inspecció de vaixells és el Ministeri de Foment el qual l'ha d'exercir a través de la Direcció General de la Marina Mercant i les capitànies marítimes en la qualitat, aquestes últimes d'Administració marítima perifèrica.

Article 5. *Sistema d'inspecció i compromís anual d'inspecció.*

1. El Ministeri de Foment, a través de la Direcció General de la Marina Mercant i les capitànies marítimes, ha de fer les inspeccions de conformitat amb el sistema de selecció descrit a l'article 12 i amb les disposicions de l'annex I.

2. Per complir el seu compromís anual d'inspecció, el Ministeri de Foment ha de portar a terme les següents actuacions:

a) Ha d'inspeccionar tots els vaixells que tinguin assignat un índex de prioritat I, segons el que disposa l'article 12 i que facin escala en ports i ancoratges espanyols.

b) Ha de realitzar anualment un nombre total d'inspeccions dels vaixells que tinguin assignats els índexs de prioritat I i II segons el que disposa l'esmentat article 12, equivalent, com a mínim, a la quota que li correspon del nombre total d'inspeccions que s'han de realitzar cada any a la zona del MA de París.

La quota d'inspecció per a Espanya és el resultat de dividir el nombre de vaixells que facin escala en ports espanyols entre el nombre de vaixells que facin escala en els ports dels restants estats membres de la Unió Europea i de la zona del MA de París, tenint en compte que l'escala d'un vaixell en un port d'un Estat es computa per una sola vegada, encara que faci diverses escales posteriors en altres ports de l'esmentat Estat.

3. Per calcular la quota del total d'inspeccions que s'han de fer cada any en la Unió Europea i a la zona del MA de París a què es refereix l'apartat 2.b) d'aquest article no s'han de computar els vaixells en ancoratge, llevat que el Ministeri de Foment decideixi una altra cosa.

Article 6. *Regles per al compliment del compromís d'inspecció.*

1. Encara que el Ministeri de Foment no realitzés les inspeccions exigides a l'article 5.2 a) d'aquest Reglament, es considera que compleix el seu compromís conforme a l'esmentat article 5, si les inspeccions no realitzades no excedeixen el 5% del nombre total de vaixells de perfil de risc alt amb prioritat I o bé el 10% del nombre total de vaixells que no siguin vaixells de perfil de risc alt i així mateix amb una prioritat I, vaixells tots ells que facin escala en ports o ancoratges espanyols.

2. Sense perjudici dels percentatges indicats en l'apartat anterior, el Ministeri de Foment està obligat a donar prioritat a la inspecció d'aquells vaixells que, segons la informació que consti a la base de dades d'inspeccions, no sigui freqüent que facin escala en ports de la Unió Europea.

3. No obstant els percentatges indicats en el primer apartat, i en relació amb els vaixells que tinguin assignat un índex de prioritat I que facin escala en ancoratges, el Ministeri de Foment està obligat a donar prioritat a la inspecció d'aquells vaixells de perfil de risc alt que, segons la informació de la base de dades d'inspeccions, no sigui freqüent que facin escala en ports de la Unió Europea.

Article 7. Regles per a una quota d'inspecció equilibrada en la Unió Europea.

1. En el supòsit que el nombre total d'escales de vaixells amb prioritat I superi la quota d'inspecció assignada al Ministeri de Foment, segons el que disposa l'article 5.2 b) d'aquest Reglament, es considera que l'esmentat Departament compleix el seu compromís si realitza un nombre d'inspeccions de vaixells amb prioritat I que correspongui com a mínim a l'esmentada quota d'inspecció i el nombre d'inspeccions no realitzades no supera el 30% del total dels vaixells amb prioritat I que hagin fet escala en ports i ancoratges espanyols.

2. En el supòsit que el nombre total d'escales de vaixells amb prioritat I o II sigui inferior a la quota d'inspecció assignada al Ministeri de Foment, segons el que disposa l'article 5.2 b) es considera que l'esmentat Departament compleix el seu compromís si realitza el nombre d'inspeccions de vaixells amb prioritat I que exigeix l'article 5.2 a), i inspecciona com a mínim el 85% del total dels vaixells amb prioritat II que hagin fet escala en ports i ancoratges espanyols.

Article 8. Ajornament de les inspeccions i circumstàncies excepcionals.

1. El Ministeri de Foment pot decidir ajornar la inspecció d'un vaixell amb prioritat I quan concorri alguna de les següents circumstàncies:

a) Que la inspecció es pugui fer en la següent escala del vaixell en un altre port o ancoratge espanyol, sempre que el vaixell no faci escala, mentrestant, en altres ports de la Unió Europea o de la regió del MA de París i l'ajornament no excedeixi els 15 dies.

b) Que la inspecció es pugui realitzar en un altre port d'escala dins de la Unió Europea o de la zona del MA de París dins dels 15 dies següents, sempre que l'Estat en el qual estigui situat aquest port d'escala hagi accedit prèviament a realitzar la inspecció.

En cas que una inspecció sigui ajornada pel Ministeri de Foment conforme al que disposen les lletres a) o b) i registrada a la base de dades d'inspeccions, no s'ha de computar com una inspecció no realitzada.

Tanmateix, quan la inspecció d'un vaixell amb prioritat I no es realitzi, l'esmentat vaixell no està exempt d'inspecció en el següent port de la Unió Europea on faci escala.

2. Quan la inspecció d'un vaixell amb prioritat I no la faci el Ministeri de Foment per motius operatius no s'ha de computar com a inspecció incompleta si es dona alguna de les següents circumstàncies excepcionals, sempre que el motiu de l'incompliment es registri a la base de dades d'inspeccions:

a) Que a criteri del Ministeri de Foment la realització de la inspecció hagi suposat un risc per a la seguretat dels inspectors, del vaixell, de la seva tripulació o del port, o per al medi marí.

b) Que el vaixell faci escala en el port únicament en horari nocturn. En tot cas el Ministeri de Foment ha de prendre les mesures necessàries per garantir que els vaixells que facin escala en ports espanyols sistemàticament en horari nocturn puguin ser inspeccionats segons correspongui.

3. Les inspeccions no realitzades de vaixells en ancoratges no s'han de computar com a inspeccions incompletes, quan concorri alguna de les següents circumstàncies:

a) Que el vaixell sigui inspeccionat en un altre port o ancoratge de la Unió Europea o de la zona del MA de París, de conformitat amb l'annex I, dins dels 15 dies següents.

b) Que el vaixell faci escala en el port únicament en horari nocturn, o durant un temps massa curt perquè la inspecció es pugui fer satisfactòriament, i el motiu pel qual aquesta no es va portar a terme es registri a la base de dades d'inspeccions.

c) Que a criteri del Ministeri de Foment, la realització de la inspecció suposi un risc per a la seguretat dels inspectors, del vaixell, de la seva tripulació o del port, o bé per al medi marí i el motiu pel qual aquesta no es va portar a terme es registri a la base de dades d'inspeccions.

Article 9. *Notificació de l'arribada de vaixells.*

1. L'empresa naviliera, el consignatari o el capità d'un vaixell que pugui ser objecte d'una inspecció ampliada d'acord amb el que disposa l'article 14 i que es dirigeixi a un port o ancoratge espanyol ha de notificar la seva arribada de conformitat amb les disposicions establertes en l'annex III.

2. Quan l'autoritat portuària o l'òrgan portuari autonòmic competent rebin la notificació que indica l'apartat anterior i l'article 4 del Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguretat i d'informació sobre el trànsit marítim, han de transmetre l'esmentada informació a la Capitania Marítima competent.

3. Per a totes les comunicacions previstes en aquest article, s'han d'utilitzar mitjans electrònics sempre que estiguin habilitats per l'Administració.

4. Els procediments i formats elaborats pel Ministeri de Foment per fer efectiu el que disposa l'annex III d'aquest Reglament s'han d'ajustar a les disposicions aplicables del Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguretat i d'informació sobre el trànsit marítim.

Article 10. *Perfil de risc del vaixell.*

1. A cadascun dels vaixells que faci escala en un port o ancoratge espanyol, se li ha d'assignar a la base de dades d'inspeccions un perfil de risc que ha de determinar la prioritat relativa que revesteix la seva inspecció, els intervals entre inspeccions i el seu abast.

2. El perfil de risc d'un vaixell s'ha de determinar mitjançant una combinació de paràmetres de risc, genèrics i històrics, com s'indica a continuació:

a) Paràmetres genèrics.

Els paràmetres genèrics s'han de basar en el tipus, l'edat i el pavelló del vaixell, les organitzacions reconegudes que intervenen i l'historial de l'empresa naviliera, de conformitat amb l'annex I, part I, secció 1 i amb l'annex II.

b) Paràmetres històrics.

Els paràmetres històrics s'han de basar en el nombre de deficiències i d'immobilitzacions registrades durant un període donat, de conformitat amb l'annex I, part I, secció 2, i amb l'annex II.

Article 11. *Freqüència de les inspeccions.*

Els vaixells que facin escala en ports o ancoratges situats en la Unió Europea són objecte d'inspeccions periòdiques o d'inspeccions addicionals, d'acord amb les regles següents:

a) Inspeccions periòdiques: els vaixells han de ser objecte d'inspeccions periòdiques pel Ministeri de Foment en intervals predeterminats en funció del perfil de risc d'aquests, de conformitat amb l'annex I, part 1. L'interval entre les inspeccions periòdiques ha d'augmentar a mesura que disminueixi el risc. Per als vaixells d'alt risc aquest interval no ha d'excedir els sis mesos.

b) Inspeccions addicionals: s'han de fer amb independència del temps transcorregut des de l'última inspecció periòdica, pel Ministeri de Foment, qui s'ha d'assegurar que siguin

inspeccionats els vaixells als quals s'apliquin els factors prioritaris enumerats en l'annex I, part II, secció 2 A, i ha de decidir, amb base en criteris tècnics, si han de ser o no inspeccionats els vaixells als quals s'apliquin els factors imprevistos enumerats en l'annex I, part II, secció 2 B.

Article 12. Selecció dels vaixells per a la seva inspecció.

El Ministeri de Foment ha de seleccionar els vaixells per ser inspeccionats en funció del seu perfil de risc, tal com es descriu en l'annex I, part I, i quan sorgeixin factors prioritaris o imprevistos de conformitat amb l'annex I, part II, seccions 2 A i 2 B.

A aquest efecte ha de seleccionar els vaixells que s'han de sotmetre a una inspecció obligatòria, als quals s'ha es denomina «vaixells amb prioritat I», de conformitat amb el sistema de selecció que es descriu a l'annex I, part II, secció 3 A i, així mateix, pot seleccionar altres vaixells susceptibles d'inspecció, als quals es denomina «vaixells amb prioritat II», de conformitat amb el sistema de selecció que es descriu a l'annex I, part II, secció 3 B.

Article 13. Inspeccions inicials i inspeccions més detallades.

Els vaixells que siguin seleccionats per a una inspecció de conformitat amb el que disposa l'article 12 han de ser objecte d'una inspecció inicial o, si s'escau, d'una inspecció més detallada.

1. La inspecció inicial d'un vaixell ha de tenir el següent contingut mínim:

a) Comprovació dels certificats i documents enumerats a l'annex IV que la normativa marítima de la Unió Europea i els convenis en matèria de seguretat i prevenció de la contaminació marina obliguen a portar a bord.

b) Verificació, si s'escau, de si s'han rectificat les deficiències pendents detectades en l'anterior inspecció realitzada per un Estat membre de la Unió Europea o un Estat signatari del MA de París.

c) Comprovació que les condicions generals i d'higiene del vaixell, inclosos els seus espais d'allotjament i la cambra de màquines, siguin satisfactòries.

Quan, arran de la inspecció inicial, s'hagin registrat a la base de dades d'inspeccions les deficiències que s'han de solucionar en el següent port en el qual el vaixell faci escala, l'Administració marítima amb competència de l'esmentat port pot decidir no realitzar les comprovacions indicades en les lletres a) i c) anteriors.

2. Quan, després de la inspecció inicial, existeixin motius fundats, per estimar que les condicions del vaixell o del seu equip o tripulació incompleixen substancialment les prescripcions aplicables d'un Conveni, s'ha de portar a terme una inspecció més detallada que ha d'incloure la verificació del compliment dels requisits operatius a bord.

Existeixen motius fundats quan l'inspector trobi elements de prova, que segons el seu criteri professional, justifiquin que el vaixell, el seu equip o la seva tripulació s'hagin de sotmetre a una inspecció més detallada.

La llista indicativa de motius fundats es recull a l'annex V.

Article 14. Inspeccions ampliades.

1. Poden ser objecte d'una inspecció ampliada, de conformitat amb l'annex I, part II, seccions 3 A i 3 B les següents categories de vaixells:

a) els vaixells amb un perfil de risc alt,
b) els vaixells de passatge, petrolers, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel, de més de 12 anys,

c) els vaixells que tinguin un perfil de risc alt o vaixells de passatge, petrolers, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel, de més de 12 anys, en cas que es donin factors prioritaris o imprevistos.

d) els vaixells subjectes a nova inspecció arran d'una notificació de denegació d'accés, dictada de conformitat amb l'article 16.

2. El navilier o capità d'un vaixell que hagi de ser objecte d'inspecció ampliada ha de reservar temps suficient en la planificació de les operacions perquè aquesta es pugui portar a terme.

Sense perjudici de les mesures de control necessàries per garantir la protecció marítima, el vaixell ha de romandre a port fins que la inspecció hagi finalitzat.

3. Quan rebí una notificació prèvia d'un vaixell que pugui ser objecte d'una inspecció ampliada periòdica, el Ministeri de Foment, si decideix no portar-la a terme, ho ha de comunicar al capità de l'esmentat vaixell.

4. L'abast de la inspecció ampliada, incloses les zones de risc que s'han de cobrir, figura a l'annex VII.

Article 15. *Directrius i procediments en matèria de seguretat i protecció marítima.*

1. Els inspectors han de seguir els procediments i directrius que s'especifiquen a l'annex VI.

2. El Ministeri de Foment ha d'aplicar els procediments corresponents enunciats en l'annex VI d'aquest Reglament a tots els vaixells que preveu l'article 3 del Reglament (CE) núm. 725/2004, de 31 de març, del Parlament Europeu i del Consell que facin escala en els seus ports o ancoratges llevat que enarborin el pavelló espanyol.

3. Les disposicions de l'article 14 relatives a les inspeccions ampliades s'han d'aplicar als transbordadors de càrrega rodada i a les naus de passatge de gran velocitat, definides a l'article 2, lletres a) i b) del Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de reconeixements obligatoris per garantir la seguretat de la navegació de determinats vaixells de passatge.

4. Quan un vaixell hagi estat objecte de reconeixement conforme als articles 6 i 8 del Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre, per un Estat d'acollida que no sigui el del pavelló del vaixell, aquest reconeixement específic s'ha d'anotar a la base de dades d'inspeccions, bé com una inspecció més detallada o bé com una inspecció ampliada i s'ha de tenir en compte als fins dels articles 10, 11 i 12 d'aquest Reglament, així com per al càlcul del compliment del compromís d'inspecció del Ministeri de Foment en la mesura que es prevegin els elements esmentats en l'annex VII d'aquest Reglament.

5. Sense perjudici que s'hagi prohibit la navegació d'un transbordador de càrrega rodada o d'una nau de passatge de gran velocitat de conformitat amb l'article 9 del Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre, també s'han d'aplicar els preceptes d'aquest Reglament relatius a la rectificació de deficiències, la immobilització i la denegació d'accés i al seguiment de les inspeccions, immobilitzacions i denegacions d'accés que siguin procedents per tal supòsit.

Article 16. *Mesures de denegació d'accés a determinats vaixells.*

1. Les capitanies marítimes, llevat dels casos previstos a l'article 22.5, han de denegar l'accés als ports i ancoratges als vaixells següents:

a) Els que enarborin el pavelló d'un Estat l'índex d'immobilitzacions el situï a la llista negra elaborada d'acord amb el MA de París sobre la base de la informació registrada a la base de dades d'inspeccions, i publicada anualment per la Comissió i hagin estat immobilitzats o se'ls hagi prohibit la navegació de conformitat amb el Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre, en més de dues ocasions durant els 36 mesos precedents des d'un port o ancoratge d'un Estat membre de la Unió Europea o d'un Estat part del MA de París.

b) Els que enarborin el pavelló d'un Estat membre l'índex d'immobilitzacions del qual el situï a la llista gris elaborada de conformitat amb el MA de París sobre la base de la informació registrada a la base de dades d'inspeccions, i publicada anualment per la Comissió, i hagin estat immobilitzats o se'ls hagi prohibit la navegació de conformitat amb

el Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre, en més de dues ocasions en el transcurs dels 24 mesos precedents des d'un port o ancoratge d'un Estat de la Unió Europea o d'un Estat part del MA de París.

La mesura de denegació d'accés és aplicable des del moment en què el vaixell abandoni el port o ancoratge on hagi estat immobilitzat per tercera vegada i en el qual s'hagi cursat una notificació de denegació d'accés.

2. La mesura esmentada en l'apartat anterior només es pot aixecar una vegada transcorreguts tres mesos des que va ser dictada i a condició que es compleixin les condicions fixades en els punts 3 a 9 de l'annex VIII. L'esmentat termini s'ha d'ampliar a dotze mesos si el vaixell ha estat objecte d'una segona denegació d'accés.

3. Tota immobilització posterior acordada en un port o ancoratge té com a conseqüència la denegació d'accés a tot port i ancoratge situat a la Unió Europea. Aquesta tercera denegació d'accés només es pot aixecar després d'un període de 24 mesos i sempre que es compleixin els següents requisits:

a) Que el vaixell enarbori el pavelló d'un Estat l'índex d'immobilització del qual no correspon ni a la llista negra ni a la llista gris esmentades a l'apartat 1.

b) Que el certificat estatutari i el certificat de classificació del vaixell hagin estat expedits per una o diverses organitzacions reconegudes en virtut del Reglament (CE) núm. 391/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, sobre regles i normes comunes per a les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells.

c) Que el vaixell sigui explotat per una empresa naviliera amb un alt grau de compliment segons el que disposa l'annex I, part I, secció 1.

d) Que es compleixin les condicions dels punts 3 a 9 de l'annex VIII.

La denegació d'accés als ports o ancoratge situats en la Unió Europea és definitiva per a vaixells que no compleixin, després d'un període de 24 mesos a partir de la prohibició, els criteris enunciats en el present apartat.

4. Tota immobilització posterior acordada en un port o ancoratge de la Unió Europea després de la tercera denegació d'accés, té per efecte la denegació permanent d'accés del vaixell a qualsevol port o ancoratge comunitari.

5. Als efectes del present article, el Ministeri de Foment ha de complir els procediments que figuren a l'annex VIII.

Article 17. *Lliurament al capità de l'informe de la inspecció.*

1. Concloues les actuacions inspectores, l'inspector ha d'elaborar un informe d'inspecció segons l'annex IX i ha de lliurar-ne una còpia al capità del vaixell, i s'ha de donar per conclosa la inspecció, llevat del que disposa l'apartat 2 següent.

2. Si en el curs de les actuacions inspectores l'inspector ha detectat deficiències que, al seu criteri, justifiquen la retenció del vaixell o la detenció de l'operació, ho ha de posar en coneixement del capità marítim qui, si assumeix el criteri de l'inspector, ha de dictar acord d'immobilització del vaixell o de detenció de l'operació, segons el que disposa l'article 19.2.

L'inspector ha de fer lliurament al capità del vaixell de l'informe d'inspecció acompanyat, si s'escau, a l'esmentat acord. La inspecció queda conclosa amb l'esmentat lliurament.

Article 18. *Denúncies.*

1. Quan el Ministeri de Foment rebi una denúncia, ha de portar a terme les actuacions preliminars indispensables i durant el temps imprescindible per dilucidar si aquesta està fundada o no.

En cas afirmatiu ha de prendre les mesures que consideri procedents, i ha de donar audiència a tota persona o entitat afectada per la denúncia.

Si considera la denúncia notòriament infundada, ho ha de comunicar al denunciant, així com les raons per les quals ha arribat a l'esmentada conclusió.

2. No s'ha de revelar en cap cas al capità ni al propietari del vaixell la identitat del denunciador. L'inspector ha de garantir la confidencialitat de tot interrogatori que es faci als membres de la tripulació.

3. El Ministeri de Foment ha de notificar a l'Administració de l'Estat d'abanderament les denúncies que no siguin notòriament infundades i les mesures de seguiment adoptades, i n'ha d'enviar una còpia a l'Organització Internacional del Treball (OIT) si és procedent.

Article 19. *Rectificació de deficiències i immobilització.*

1. S'han de rectificar d'acord amb els convenis i a satisfacció de la capitania marítima totes les deficiències que confirmi o manifesti la inspecció.

2. Quan les deficiències siguin manifestament perilloses per a la seguretat marítima, la salut o el medi ambient marí, el capità marítim ha de procedir a immobilitzar el vaixell o a detenir l'operació en el curs de la qual s'hagin observat les deficiències. No s'ha d'aixecar la immobilització ni la detenció de l'operació fins que desaparegui el perill, o fins que l'esmentada autoritat decideixi que, sota determinades condicions, el vaixell pot fer-se a la mar o reprendre l'operació interrompuda sense risc per a la seguretat marítima i la salut dels passatgers i tripulació ni per a altres vaixells, i sense que això suposi una seriosa amenaça per a la integritat del medi marí.

3. Per formar una opinió professional sobre si un vaixell ha de ser o no ser immobilitzat, l'inspector ha d'aplicar els criteris enunciats a l'annex X.

4. Si la inspecció revela que un vaixell no està equipat amb un registrador de dades de la travessia en correcte funcionament, quan l'ús de l'esmentat registrador sigui obligatori segons el que disposa el Reial decret 210/2004, la capitania marítima competent ha de procedir a la seva immobilització.

Si l'esmentada deficiència no es pot rectificar immediatament en el port en què es va immobilitzar el vaixell, la capitania marítima pot, bé autoritzar el vaixell a dirigir-se a la drassana més pròxima on es pugui rectificar l'esmentada deficiència, o bé requerir que aquesta es rectifiqui en el termini màxim de 30 dies, segons el que preveuen les directrius del MA de París. A aquest efecte, s'han d'aplicar els procediments establerts a l'article 22 d'aquest Reglament.

5. En circumstàncies excepcionals, quan l'estat general d'un vaixell incompleixi notòriament el que exigeix la normativa d'aplicació, la capitania marítima pot suspendre la inspecció de l'esmentat vaixell fins que els subjectes responsables hagin pres les mesures necessàries per garantir que el vaixell compleixi els requisits pertinents dels convenis.

6. Quan s'acordi la immobilització d'un vaixell, el capità marítim competent ha d'informar immediatament, per escrit i incloent-hi l'informe d'inspecció, a l'Administració de l'Estat d'abanderament o, quan això no sigui possible, al cònsol o, si no n'hi ha, a la representació diplomàtica més pròxima de l'esmentat Estat de totes les circumstàncies per les quals es va creure necessari intervenir. S'ha d'informar també, quan sigui procedent, els inspectors designats o les organitzacions reconegudes responsables de l'expedició dels certificats de classificació o dels certificats reglamentaris de conformitat amb els convenis.

7. El que disposa aquest Reglament s'entén sense perjudici d'altres requisits que contenen els convenis sobre els procediments de notificació i informació relatius al control per l'Estat rector del port.

8. Quan l'autoritat competent hagi de portar a terme alguna actuació de les previstes en aquest Reglament, ha d'evitar, en la mesura que sigui possible, que els vaixells siguin indegudament immobilitzats o endarrerits.

En el supòsit d'immobilització o retard indeguts, el propietari o el navilier tenen dret a ser indemnitzats per les pèrdues o perjudicis soferts, sempre que concorrin els requisits determinants de la responsabilitat patrimonial de l'Administració pública, segons el que disposa el capítol I del títol X de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

9. Per alleujar la congestió en un port, la capitania marítima pot autoritzar el trasllat d'un vaixell la immobilització del qual hagi decretat en un altre lloc del mateix port si això

pot fer-se sense posar en perill la seguretat marítima. Tanmateix, el risc de congestió d'un port no es pot utilitzar com a argument quan es decideixi una immobilització o l'aixecament d'una immobilització.

Les autoritats portuàries o òrgans portuaris autonòmics han de col·laborar amb la Capitania Marítima per facilitar l'acollida de vaixells immobilitzats, i han de ser informats, amb la màxima brevetat, quan s'hagi decretat la immobilització d'un vaixell.

Article 20. *Procediment especial sumari de retenció de vaixells.*

La immobilització d'un vaixell es porta a terme seguint el procediment que s'indica a continuació:

a) El capità marítim ha d'adoptar l'acord d'iniciació del procediment, indicant sumariament els fets i les circumstàncies en què es fonamenta la mesura a prendre, identificant els possibles responsables i fent constar que és l'òrgan competent per resoldre l'expedient.

En l'esmentat acord s'ha de donar audiència única a l'interessat, comunicant-li el seu dret a formular al·legacions i a proposar prova en el termini improrrogable de tres dies, i s'ha d'acordar la retenció del vaixell com a mesura cautelar.

b) Si el capità marítim acorda, d'ofici o a instància de part, l'obertura d'un període de prova, s'ha de practicar la prova en un període màxim de cinc dies.

c) Practicada la prova i no havent-se presentat al·legacions, o si, presentades aquestes, no s'ha sol·licitat el rebut a prova, el capità marítim ha de dictar resolució en el termini màxim de dos dies, per la qual ha d'acordar la retenció amb caràcter definitiu o bé ha d'aixecar la mesura cautelar de la retenció del vaixell.

Article 21. *Recursos.*

1. La resolució d'immobilització adoptada pel capità marítim, així com la de la prohibició d'accés, previstes en els articles 16 i 22, són recurribles en alçada davant el director general de la Marina Mercant. El recurs no suspèn la immobilització, llevat del que disposa l'article 111.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

2. El règim de recursos és el que preveu el capítol II del títol VII de la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

La capitania marítima ha d'informar el capità del vaixell del dret a recórrer a què es refereix l'apartat 1 d'aquest article i de la manera d'exercir-lo.

La notificació de l'acte d'immobilització ha de contenir la informació prevista a l'article 58.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

3. Quan, com a conseqüència d'un recurs interposat pel navilier d'un vaixell o el seu representant, es revoqui o modifiqui una immobilització o denegació d'accés, la Direcció General de la Marina Mercant ha de portar a terme les actuacions necessàries perquè la base de dades d'inspeccions s'actualitzi sense demora i garanteixi la rectificació, dins de les 24 hores següents a la seva decisió, de la informació publicada.

Article 22. *Seguiment de les inspeccions i immobilitzacions.*

1. Quan les deficiències esmentades a l'article 19 no es puguin corregir en el port d'inspecció, la capitania marítima pot permetre que el vaixell es dirigeixi, sense demora injustificada, a la drassana de reparacions més pròxim disponible, elegit conjuntament pel capità del vaixell i la capitania marítima, sempre que es compleixin les condicions imposades sobre això per l'autoritat competent de l'Estat del pavelló del vaixell, i acceptades per l'Administració marítima espanyola. Tals condicions han d'assegurar que el vaixell pugui navegar sense risc per a la seguretat i la salut dels passatgers i de la tripulació, sense risc per a altres vaixells i sense que resulti greument amenaçada la integritat del medi ambient marí.

Quan la decisió d'enviar un vaixell a una drassana de reparacions es degui a un incompliment de la Resolució A.744(18) de l'OMI, ja sigui respecte a la documentació o a

fallades i deficiències estructurals del vaixell, la capitania marítima pot exigir que els mesuraments de gruix necessaris s'efectuïn en el port on hagi tingut lloc la immobilització, abans de permetre la sortida del vaixell.

2. Quan es donin les circumstàncies esmentades a l'apartat 1, la capitania marítima del port en el qual es va realitzar la inspecció ha de notificar totes les condicions del viatge a l'autoritat competent de l'Estat en què estigui situada la drassana de reparacions, a les parts esmentades en l'apartat 6 de l'article 19, i a qualsevol altra autoritat, si és procedent.

L'autoritat competent de l'Estat membre que rebi la notificació ha d'informar de les mesures adoptades a l'òrgan que hagi remès la informació.

3. Les capitànies marítimes han de denegar l'accés als ports espanyols als vaixells als quals es refereix l'apartat 1, sempre que es facin a la mar sense complir les condicions imposades per qualsevol dels estats membres en el port d'inspecció o que incompleixin els requisits aplicables dels convenis al no presentar-se en la drassana indicada, fins que el propietari acreditat a satisfacció de l'Administració marítima espanyola que el vaixell compleix plenament els requisits aplicables dels convenis.

4. Quan els vaixells esmentats es facin a la mar sense complir les condicions imposades per la capitania marítima, aquesta ha d'alertar immediatament les autoritats competents de tots els altres estats membres. Quan els vaixells de referència es facin a la mar incomplint l'obligació de presentar-se en la drassana indicada, l'autoritat competent de l'Estat membre on aquest radiqui ha d'alertar immediatament les autoritats competents de tots els altres estats membres.

Si la drassana radica en un país no comunitari, és l'Estat membre que va permetre al vaixell dirigir-se a l'esmentada drassana qui ha de notificar l'incompliment als restants estats membres.

Abans de denegar l'entrada, l'Administració marítima espanyola pot evacuar consultes amb l'Administració del pavelló del vaixell de què es tracti.

5. No obstant el que disposa l'apartat 3, la capitania marítima pot permetre l'accés a un port determinat en cas de força major, consideracions prioritàries de seguretat, o per reduir o minimitzar el risc de contaminació o solucionar les deficiències, sempre que el propietari, el navilier o el capità del vaixell hagin aplicat les mesures adequades, a satisfacció de la capitania marítima, per garantir l'entrada segura del vaixell.

Article 23. *Perfil professional dels inspectors.*

1. Les inspeccions les han d'efectuar exclusivament els inspectors que compleixin els criteris de qualificació indicats a l'annex XI i estiguin habilitats pel Ministeri de Foment per efectuar inspeccions de control de vaixells per l'Estat rector del port.

2. Excepcionalment, en els casos en què l'Administració marítima no disposi d'inspectors amb els coneixements professionals adequats, el personal que hi està adscrit que porti a terme les tasques d'inspecció pot estar assistit per qualsevol persona amb els coneixements professionals necessaris.

3. L'Administració Marítima, els inspectors i les persones que els assisteixin no poden tenir cap interès comercial en els ports ni en els vaixells en els quals efectuïn inspeccions. Així mateix, els inspectors no poden estar empleats en organitzacions no governamentals que expedixin certificats estatutaris o de classificació, o que realitzin els reconeixements necessaris per a l'expedició dels esmentats certificats als vaixells.

4. Els inspectors han de ser portadors d'un document personal en forma de targeta d'identitat expedida pel Ministeri de Foment amb el contingut de l'annex XII.

5. Els inspectors han de complir els requisits professionals de qualificació indicats a l'annex XI tant amb caràcter previ a la seva habilitació com posteriorment, mitjançant el sistema harmonitzat per a la formació i avaluació de competències dels inspectors que la Comissió ha d'elaborar i aplicar en col·laboració amb els estats membres de la Unió Europea.

Article 24. *Informes dels pràctics i de les autoritats portuàries.*

1. Quan els pràctics, en l'exercici de les seves funcions, observin deficiències que puguin comprometre la navegació segura de qualsevol vaixell o que puguin crear un risc de danys per al medi ambient marí, han d'informar immediatament la Direcció General de la Marina Mercant, a través de la capitania marítima competent.

2. Quan l'autoritat portuària o l'òrgan corresponent de l'Administració autonòmica observin que un vaixell que estigui en el seu port presenta deficiències que puguin afectar la seguretat del vaixell o constitueixin un risc greu de danys per al medi ambient marí, han d'informar immediatament la Direcció General de la Marina Mercant, a través de la capitania marítima competent.

3. La informació a què es refereixen els apartats anteriors s'ha de subministrar en format electrònic sempre que sigui possible i ha de tenir el següent contingut mínim:

- a) Dades del vaixell (nom, número d'identificació OMI, indicatiu de trucada i pavelló).
- b) Informació sobre la navegació del vaixell (últim port d'escala i port de destí).
- c) Descripció de les anomalies trobades a bord.

4. La Direcció General de la Marina Mercant ha de portar a terme el seguiment dels vaixells sobre els quals s'hagin comunicat deficiències i ha de registrar les dades corresponents a les mesures que, si s'escau, s'hagin adoptat.

Article 25. *Base de dades d'inspeccions.*

1. El Ministeri de Foment s'ha d'assegurar que es transmeti com més aviat millor la informació relativa a l'hora d'arribada real i l'hora de partida real de qualsevol vaixell que faci escala en ports o ancoratges espanyols –juntament amb les dades identificatives del port–, a la base de dades d'inspeccions dependent de la Comissió de la Unió Europea a través del sistema comunitari d'intercanvi d'informació marítima «SafeSeaNet» esmentat a l'article 3 lletra s), de la Directiva 2002/59/CE. Una vegada transferida l'esmentada informació a través de SafeSeaNet a la base de dades d'inspeccions, la Direcció General de la Marina Mercant ha de quedar exempta del subministrament de les dades previstes en els punts 1.2 i 2, lletres a) i b) de l'annex XV d'aquest Reglament.

2. L'esmentat centre directiu ha de transmetre la relacionada amb inspeccions portades a terme de conformitat amb aquest Reglament a la base de dades d'inspeccions tan aviat com s'elabori l'informe d'inspecció o s'axequi la immobilització, i ha de validar l'esmentada informació en un termini màxim de 72 hores, als efectes de la seva publicació.

Article 26. *Intercanvi d'informació i cooperació.*

S'estableixen mecanismes de cooperació entre la Direcció General de la Marina Mercant, les autoritats portuàries, els òrgans corresponents de l'Administració autonòmica i qualssevol altres organismes i empreses implicades, amb la finalitat d'assegurar que la Direcció General de la Marina Mercant obtingui la informació que es demana en els apartats següents:

- a) informació notificada de conformitat amb l'article 9 i l'annex III.
- b) informació sobre els vaixells que no hagin notificat totes les dades que requereixen aquest Reglament, el Reial decret 1381/2002, de 20 de desembre, sobre instal·lacions portuàries de recepció de deixalles generades pels vaixells i residus de càrrega, el Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim, així com el Reglament (CE) núm. 725/2004, si és procedent.
- c) informació sobre els vaixells que hagin sortit al mar sense haver complert les disposicions dels articles 7 o 10 del Reial decret 1381/2002, de 20 de desembre, sobre instal·lacions portuàries de recepció de deixalles generades pels vaixells i residus de càrrega.

- d) informació sobre els vaixells als quals s'hagi denegat l'accés al port o n'hagin estat expulsats per motius de protecció marítima.
- e) informació sobre deficiències observades en aplicació de l'article 24.

Article 27. Reemborsament dels costos.

1. De conformitat amb el que disposa l'apartat 13 de l'article 120 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, en la redacció que en fa la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, quan les inspeccions efectuades a vaixells mercants espanyols o estrangers confirmen o revelin deficiències que tinguin com a conseqüència la mesura de policia administrativa d'immobilització del vaixell, s'ha d'imposar com a sanció accessòria a la multa el pagament de tots els costos d'inspecció. El cost de l'hora d'inspecció és el determinat per l'Ordre del ministre de Foment de 21 de desembre de 2001.

No s'ha d'aixecar la immobilització fins que els costos s'hagin pagat en la seva totalitat o bé s'hagi prestat garantia suficient.

2. Amb fonament a l'article 112 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, tots els costos derivats d'inspeccions que donin lloc a la denegació d'accés d'un vaixell a un port o bé a la immobilització d'un vaixell en port han d'anar a càrrec del propietari o de l'explotador del vaixell.

Article 28. Dades que s'han de subministrar per al seguiment de l'aplicació d'aquest Reglament.

La Direcció General de la Marina Mercant és l'òrgan competent per subministrar a la Comissió la informació enumerada a l'annex XV amb la freqüència que s'hi indica. Així mateix, és l'òrgan encarregat de fer públiques les dades enumerades a l'annex XIV relatives als vaixells que, durant el mes anterior, hagin estat immobilitzats en els ports espanyols o l'accés als quals els hagi estat denegat.

Article 29. Infraccions i sancions.

1. L'incompliment del que preveu aquest Reglament pot donar lloc a l'exigència de responsabilitats administratives d'acord amb el que disposen el capítol III del títol IV de la Llei 27/92, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant i la Llei 33/2010, de 5 d'agost, de modificació de la Llei 48/2003, de 26 de novembre.

2. Una vegada incoat el procediment sancionador, l'òrgan competent s'ha de pronunciar immediatament sobre la necessitat d'adoptar la mesura provisional d'immobilització del vaixell, amb la finalitat d'assegurar l'eficàcia de la resolució que pugui recaure, fins que es constitueixi aval o garantia suficient segons el parer de l'esmentat òrgan, d'acord amb l'article 15 del Reglament del procediment per a l'exercici de la potestat sancionadora, aprovat pel Reial decret 1398/1993, de 4 d'agost, en relació amb l'article 4 de l'annex II del Reial decret 1772/1994, de 5 d'agost, pel qual s'adeqüen determinats procediments administratius en matèria de transports i carreteres a la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

No s'ha d'aixecar la immobilització fins que s'hagi satisfet la sanció o s'hagi prestat garantia suficient.

ANNEX I

Elements del sistema comunitari d'inspecció per l'Estat rector del port (als quals es refereix l'article 5)

El sistema comunitari d'inspecció per l'Estat rector del port comprèn els elements següents:

I. Perfil de risc del vaixell.

El perfil de risc del vaixell es determina mitjançant una combinació dels següents paràmetres genèrics i històrics:

1. Paràmetres genèrics.

a) Tipus de vaixell.

Es consideren de més risc els vaixells de passatge, vaixells tanc petrolers o de càrrega química, vaixells de càrrega de gas i vaixells de càrrega a granel.

b) Edat del vaixell.

Es considera que els vaixells amb més de 12 anys d'antiguitat presenten més risc.

c) Historial de l'Estat d'abanderament.

i) Es considera que presenten més risc els vaixells que enarborin el pavelló d'un Estat amb un alt índex d'immobilitzacions en la Unió Europea i la zona del MA de París.

ii) Es considera que presenten menys risc els vaixells que enarborin el pavelló d'un Estat amb una baix índex d'immobilitzacions en la Unió Europea i la zona del MA de París.

iii) Es considera que presenten menys risc els vaixells que enarborin el pavelló d'un Estat en el qual s'hagi conclòs una auditoria i, si s'escau, un pla de mesures correctores de conformitat amb el marc i procediments per al pla voluntari d'auditories dels estats membres de l'OMI. Tan aviat com s'adoptin les mesures a què fa referència l'article 10, apartat 3, de la Directiva 2009/16/CE els estats d'abanderament dels esmentats vaixells han de demostrar que compleixen el Codi per a la implantació dels instruments obligatoris de l'OMI.

d) Organitzacions reconegudes.

i) Es considera que presenten més risc els vaixells els certificats dels quals hagin estat expedits per organitzacions reconegudes amb rendiments baixos o molt baixos pel que fa als seus índexs d'immobilització en la Unió Europea i la zona del MA de París.

ii) Es considera que presenten menys risc els vaixells els certificats dels quals hagin estat expedits per organitzacions reconegudes amb un rendiment alt en relació amb els seus índexs d'immobilització en la Unió Europea i la zona del MA de París.

iii) Es considera que presenten menys risc els vaixells proveïts de certificats expedits per organitzacions reconegudes en virtut del Reglament (CE) núm. 391/2009.

e) Historial de l'empresa naviliera.

i) Es considera que presenten més risc els vaixells de navilieres que tinguin un historial dolent o molt dolent, determinat pels índexs de deficiències i immobilitzacions dels seus vaixells en la Unió Europea i la zona del MA de París.

ii) Es considera que presenten menys risc els vaixells de companyies que tinguin un rendiment alt, determinat pels índexs de deficiències i immobilitzacions dels seus vaixells en la Unió Europea i la zona del MA de París.

2. Paràmetres històrics.

- i) Es considera que presenten més risc els vaixells que hagin estat immobilitzats més d'una vegada.
- ii) Es considera que presenten menys risc els vaixells que durant les inspeccions realitzades en el període esmentat en l'annex II hagin presentat un nombre de deficiències menor que l'indicat en l'annex II.
- iii) Es considera que presenten menys risc els vaixells que no hagin estat immobilitzats durant el període indicat en l'annex II.

Els paràmetres de risc s'han de combinar aplicant una ponderació que reflecteixi la influència relativa de cada paràmetre en el risc global del vaixell per establir els següents perfils de risc dels vaixells:

- alt risc,
- risc normal,
- baix risc.

En la determinació d'aquests perfils de risc, s'ha de donar més pes als paràmetres relatius al tipus de vaixell, a l'historial de l'Estat d'abanderament, les organitzacions reconegudes i les companyies.

II. Inspecció de vaixells.

1. Inspeccions periòdiques.

Les inspeccions periòdiques s'han de fer a intervals predeterminats. La seva freqüència està determinada pel perfil de risc del vaixell. L'interval entre inspeccions periòdiques de vaixells d'alt risc no ha d'excedir els sis mesos. L'interval entre les inspeccions periòdiques de vaixells d'altres perfils de risc s'ha d'incrementar a mesura que disminueixi el risc.

La Direcció General de la Marina Mercant ha d'inspeccionar periòdicament els vaixells que s'especifiquen a continuació:

- tot vaixell amb un perfil de risc alt que no hagi estat inspeccionat en un port o ancoratge de la Unió Europea o de la regió del MA de París en els últims sis mesos. Els vaixells d'alt risc poden ser inspeccionats a partir del cinquè mes,
- tot vaixell amb un perfil de risc normal que no hagi estat inspeccionat en un port o ancoratge de la Unió Europea o de la zona del MA de París en els últims 12 mesos. Els vaixells de risc normal poden ser inspeccionats a partir del desè mes,
- tot vaixell amb un perfil de risc baix que no hagi estat inspeccionat en un port o ancoratge de la Unió Europea o de la zona del MA de París en els últims 36 mesos. Els vaixells de baix risc poden ser inspeccionats a partir del vint-i-quatrè mes.

2. Inspeccions addicionals.

Són sotmesos a inspecció, amb independència del temps transcorregut des de l'última inspecció periòdica, els vaixells als quals s'apliquin els següents factors prioritaris. No obstant això, queda al criteri professional de l'inspector la necessitat de portar a terme una inspecció addicional sobre la base de factors imprevistos.

2A. Factors prioritaris.

Els vaixells als quals s'apliquin els següents factors prioritaris són inspeccionats amb independència del temps transcorregut des de l'última inspecció periòdica:

- Els vaixells objecte de suspensió o retirada de classe per raons de seguretat des de l'última inspecció realitzada en la Unió Europea o la zona del MA de París.
- Els vaixells objecte d'un informe o notificació per part d'un altre Estat membre.
- Els vaixells que no es puguin identificar a la base de dades d'inspeccions.

- Els vaixells que:
 - a) s'hagin vist embolicats en un abordatge, varada o hagin encallat quan es dirigien al port,
 - b) hagin estat acusats d'incomplir presumptament les disposicions vigents en matèria de descàrrega de substàncies o efluents perillosos,
 - c) hagin maniobrat de forma erràtica o insegura, sense aplicar les mesures d'ordenació del trànsit marítim aprovades per l'OMI o altres pràctiques de navegació segures.

2B. Factors imprevistos.

Els vaixells als quals s'apliquin els següents factors imprevistos poden ser inspeccionats amb independència del període transcorregut des de l'última inspecció periòdica. La decisió de realitzar tal inspecció addicional queda al criteri professional de l'autoritat competent:

- Vaixells que hagin incomplert la versió aplicable de la Recomanació de l'OMI sobre la navegació en els passos d'entrada al mar Bàltic.
- Els vaixells que portin certificats expedits per una organització que al seu moment va ser organització reconeguda, però el reconeixement de la qual ha estat retirat després de l'última inspecció realitzada en la Unió Europea o la zona del MA de París.
- Els vaixells en relació amb els quals el pràctic o les autoritats o organismes portuaris hagin notificat anomalies aparents que puguin suposar una minva de la seguretat de la seva navegació o una amenaça per al medi ambient, d'acord amb l'article 24 d'aquest Reglament.
- Els vaixells que hagin incomplert les prescripcions aplicables en matèria de notificació esmentades a l'article 9 d'aquest Reglament, al Reial decret 1381/2002, al RD 210/2004 i, si és procedent, al Reglament (CE) núm. 725/2004.
- Els vaixells que hagin estat objecte d'un informe o denúncia per part del capità, un membre de la tripulació o qualsevol persona o entitat amb interès legítim en els aspectes de seguretat relacionats amb el seu funcionament, les condicions de vida i treball a bord o la prevenció de la contaminació, llevat que la Direcció General de la Marina Mercant consideri manifestament infundats dits informes o denúncies.
- Els vaixells que hagin estat objecte d'una immobilització fa més de tres mesos.
- Els vaixells sobre els quals s'hagin notificat deficiències pendents, excepte els vaixells les deficiències dels quals s'havien de rectificar dins dels catorze dies següents a la seva partida, i excepte les deficiències que s'havien de rectificar abans de la seva partida.
- Els vaixells sobre els quals s'hagin notificat problemes relatius a la càrrega, en particular si es tracta de càrregues nocives i perilloses.
- Els vaixells que hagin estat utilitzats amb perill per a les persones, els béns o el medi ambient.
- Els vaixells els paràmetres de risc dels quals, segons informacions rebudes d'una font fiable, difereixen dels declarats, i el nivell de risc dels quals sigui per tant superior.

3. Sistema de selecció.

3A. Els vaixells amb prioritat I han de ser inspeccionats de la manera següent:

- a) s'han de fer inspeccions ampliades de:
 - tot vaixell amb perfil de risc alt que no hagi estat inspeccionat en els últims sis mesos,
 - tot vaixell de passatge, petroler, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys que tingui un perfil de risc normal i que no hagi estat inspeccionat en els últims 12 mesos;

- b) s'ha de fer una inspecció inicial o, si s'escau, una inspecció més detallada de:
- tot vaixell que no sigui de passatge, petrolier, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys que tingui un perfil de risc normal i que no hagi estat inspeccionat en els últims 12 mesos;
- c) quan es presentin factors prioritaris:
- s'ha de fer una inspecció més detallada o una inspecció ampliada, segons decideixi l'inspector d'acord amb el seu criteri professional, de tot vaixell que tingui un perfil de risc alt i de tot vaixell de passatge, petrolier, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys,
 - s'han de fer inspeccions més detallades de tots els altres vaixells que no siguin de passatge, petrolers, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys.
- 3B. Quan l'autoritat competent decideixi inspeccionar un vaixell amb prioritat II, són aplicables les disposicions següents:
- a) s'ha de fer una inspecció ampliada de:
- tot vaixell que tingui un perfil de risc alt i que no hagi estat inspeccionat els últims cinc mesos,
 - tot vaixell de passatge, petrolier, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys que tingui un perfil de risc normal i que no hagi estat inspeccionat en els últims deu mesos, i
 - tot vaixell de passatge, petrolier, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys que tingui un perfil de risc baix i que no hagi estat inspeccionat en els últims 24 mesos;
- b) s'ha de fer una inspecció inicial o una inspecció més detallada, segons correspongui, de:
- tot vaixell que no sigui de passatge, petrolier, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys que tingui un perfil de risc normal i que no hagi estat inspeccionat en els últims deu mesos, o
 - tot vaixell que no sigui de passatge, petrolier, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys que tingui un perfil de risc baix i que no hagi estat inspeccionat en els últims 24 mesos;
- c) quan es presentin factors imprevistos:
- s'ha de fer una inspecció més detallada o una inspecció ampliada, segons decideixi l'inspector d'acord amb el seu criteri professional, de qualsevol vaixell que tingui un perfil de risc alt i de qualsevol vaixell de passatge, petrolier, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys,
 - s'han de fer inspeccions més detallades de tots els altres vaixells que no siguin de passatge, petrolers, de càrrega química, de càrrega de gas i de càrrega a granel de més de 12 anys.

ANNEX II

Determinació del perfil de risc del vaixell (al qual es refereix l'article 10, apartat 2)

		Perfil					
		Vaixell de risc alt (BRA)		Vaixell de risc normal (BRN)	Vaixell de risc baix (BRB)		
Paràmetres genèrics		criteris	Punts de ponderació	criteris	criteris		
1	Tipus de vaixell	De càrrega química De càrrega de gas Petrolier De càrrega a granel De passatge	2	Vaixell de risc ni alt ni baix	Tots els tipus		
2	Edat del vaixell	tots els tipus > 12 anys	1		Totes les edats		
3a	Pave-lló	Llista NGB	Negra – RMA, RA, RM a RA		2	Blanca	
			Negra – RM		1		
3b		Auditoria de l'OMI	-		-	Sí	
4a	Organització reconeguda	Històric	A		-	-	Alt
			M		-	-	-
			B		Baix	1	-
			MB		Molt baix	-	-
4b		Reconeguda per la UE	-		-	Sí	
5	Naviliera	Històric	A		-	-	Alt
			M		-	-	-
			B		Baix	2	-
			MB	Molt baix	-	-	
Paràmetres històrics							
6	Nombre de deficiències registrades en cada inspecció en els 36 mesos anteriors	Defi-ciències	No susceptible d'inspecció	-	< 5 (i almenys una inspecció efectuada en els 36 mesos anteriors)		
7	Nombre d'immobilitzacions en els 36 mesos anteriors	Immobilitzacions	> 2 immobilitzacions	1	Cap immobilització		

Els BRA són els vaixells que compleixen criteris fins a un valor total de 5 o més punts de ponderació. BRB són els vaixells que compleixen tots els criteris dels paràmetres de risc baix.

BRN són els vaixells que són ni BRA ni BRB.

ANNEX III**Notificació (a la qual es refereix l'article 9, apartat 1)**

Informació que s'ha de facilitar segons el que disposa l'article 9, apartat 1.

La informació que s'especifica seguidament s'ha de presentar a l'autoritat portuària o òrgan portuari autonòmic competent o a l'autoritat o organisme designat a aquest efecte almenys amb tres dies d'antelació respecte de la data d'arribada al port prevista o abans d'abandonar el port o estació marítima en cas que es prevegi que el viatge hagi de durar menys de tres dies.

- a) identificació del vaixell (nom, distintiu de trucada, número OMI d'identificació o número MMSI);
- b) durada prevista de l'escala;
- c) en el cas dels vaixells tanc:
 - i) configuració: buc únic, buc únic amb tancs de llast separat, doble buc,
 - ii) condicions dels tancs de càrrega i de llast: plens, buits, inertitzats,
 - iii) volum i naturalesa de la càrrega;
- d) operacions previstes en el port o estació marítima de destí (càrrega, descàrrega, altres);
- e) reconeixements i inspeccions obligatòries previstes i treballs importants de manteniment i reparació que s'hagin d'efectuar durant l'estada en el port de destí;
- f) data de l'última inspecció ampliada a la zona del MA de París.

ANNEX IV**Llista de certificats i documents (a la qual es refereix l'article 13, apartat 1)**

1. Certificat internacional d'arqueig (1969).
2. Certificat de seguretat per a vaixell de passatge.
 - Certificat de seguretat de construcció per a vaixell de càrrega.
 - Certificat de seguretat de l'equip per a vaixell de càrrega.
 - Certificat de seguretat radiofònica per a vaixell de càrrega.
 - Certificat d'exempció, inclosa la llista de càrregues, segons escaigui.
 - Certificat de seguretat per a vaixell de càrrega.
3. Certificat internacional de protecció del vaixell (CPIB).
4. Registre sinòptic continu.
5. Certificat internacional d'aptitud per al transport de gasos líquids a granel.
 - Certificat d'aptitud per al transport de gasos líquids a granel.
6. Certificat internacional d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel.
 - Certificat d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel.
7. Certificat internacional de prevenció de la contaminació per hidrocarburs.
8. Certificat internacional de prevenció de la contaminació per al transport de substàncies nocives líquides a granel.
9. Certificat internacional de francbord (1966).
 - Certificat internacional d'exempció de francbord.
10. Llibre registre d'hidrocarburs, parts I i II.
11. Llibre registre de càrrega.
12. Document de tripulació mínima de seguretat.
13. Certificats o qualssevol altres documents requerits d'acord amb les disposicions del STCW 78/95.

14. Certificats mèdics (vegeu el Conveni núm. 73 de l'OIT sobre revisions mèdiques de la gent de mar).
15. Quadre indicatiu de l'organització del treball a bord (Conveni núm. 180 de l'OIT i STCW 78/95).
16. Registres de les hores de treball i descans de la gent de mar (Conveni núm. 180 de l'OIT).
17. Informació sobre l'estabilitat.
18. Còpia del document de compliment i del certificat de gestió de la seguretat expedits conforme al Codi internacional de gestió de la seguretat operacional del vaixell i la prevenció de la contaminació (SOLAS 74, capítol IX).
19. Certificats respecte a la resistència del buc i a l'estat de la maquinària expedits per l'organització reconeguda de què es tracti (només s'han d'exigir quan el vaixell continui tenint una cota de classificació en una organització reconeguda).
20. Document demostratiu del compliment de les prescripcions especials aplicables als vaixells que transporten mercaderies perilloses.
21. Certificat de seguretat per a nau de gran velocitat i permís d'explotació per a nau de gran velocitat.
22. Declaració o llista especial de mercaderies perilloses, o pla detallat d'estiba.
23. Diari del vaixell en el qual s'hagin registrat els assajos i exercicis, inclosos exercicis de protecció, i llibre de registre de la inspecció i manteniment dels dispositius i mitjans de salvament i de lluita contra incendis.
24. Certificat de seguretat per a vaixell amb fins especials.
25. Certificat de seguretat per a unitat mòbil de perforació mar endins.
26. En el cas de petroliers, registre del sistema de vigilància i control de les descàrregues d'hidrocarburs de l'últim viatge en llast.
27. Quadre orgànic, pla de control d'incendis i, en el cas de vaixells de passatge, pla de contenció d'avaries.
28. Pla d'emergència de bord en cas de contaminació per hidrocarburs.
29. Arxivament d'informes sobre reconeixements (en el cas de vaixells de càrrega a granel o petroliers).
30. Informes d'anteriors inspeccions de control per l'Estat rector del port.
31. En el cas dels vaixells de passatge de transbord rodat, informació sobre la relació A/A-max.
32. Document d'autorització per a transport de gra.
33. Manual de subjecció de la càrrega.
34. Pla de gestió d'escombraries i llibre registre d'escombraries.
35. Sistema de suport per a la presa de decisions dels capitans de vaixells de passatge.
36. En el cas dels vaixells de passatge que operen en rutes fixes, pla de cooperació SAR.
37. Llista de les limitacions operacionals dels vaixells de passatge.
38. Quadernet del vaixell de càrrega a granel.
39. En el cas de vaixells de càrrega a granel, pla de càrrega i descàrrega.
40. Certificat d'assegurança o qualsevol altra garantia financera en matèria de responsabilitat civil per danys deguts a la contaminació per hidrocarburs (Conveni internacional sobre responsabilitat civil per danys deguts a la contaminació per hidrocarburs, 1992).
41. Certificat prescrit per la Directiva 2009/20/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, relativa a l'assegurança dels propietaris de vaixells per a les reclamacions de Dret marítim.
42. Certificat prescrit pel Reglament (CE) núm. 392/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, sobre la responsabilitat dels transportistes de passatgers per mar en cas d'accident.
43. Certificat internacional de prevenció de la contaminació atmosfèrica.
44. Certificat internacional de reducció de la contaminació per aigües residuals.

ANNEX V

Exemples de «motius fundats» (als quals es refereix l'article 13, apartat 2)

A. Exemples de «motius fundats» per portar a terme una inspecció més detallada:

- 1) Vaixells previstos a l'annex I, part II, seccions 2 A i 2 B.
- 2) No s'ha portat adequadament el llibre registre d'hidrocarburs.
- 3) S'han observat inexactituds durant l'examen dels certificats i la resta de documentació.
- 4) Hi ha indicis que els membres de la tripulació no poden complir els requisits relatius a la comunicació a bord establerts a l'article 18 de la Directiva 2008/106/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de novembre de 2008, relativa al nivell mínim de formació en les professions marítimes.
- 5) Un títol s'ha obtingut fraudulentament o el posseïdor d'un títol no és la persona a la qual aquest va ser expedit originalment.
- 6) El vaixell té un capità, oficial o mariner en possessió d'un títol expedit per un país que no ha ratificat el STCW 78/95.
- 7) Hi ha proves que les operacions de càrrega i altres no es porten a terme de manera segura o d'acord amb les orientacions de l'OMI, per exemple, quan el contingut d'oxigen en el col·lector del gas inert subministrat als tancs de càrrega està per damunt del nivell màxim prescrit.
- 8) El capità d'un petrolier no pot presentar el registre del dispositiu de vigilància i control de descàrregues d'hidrocarburs per a l'últim viatge en llast.
- 9) No hi ha un quadre orgànic actualitzat de la tripulació o hi ha tripulants que no coneixen les seves obligacions en cas d'incendi o abandonament del vaixell.
- 10) S'ha emès una falsa alerta d'auxili no seguida dels adequats procediments d'anul·lació.
- 11) No és a bord cap equip essencial o dispositiu que es prescriuen en els convenis.
- 12) Les condicions a bord són excessivament insalubres.
- 13) De la impressió general o les observacions de l'inspector es desprenen indicis que existeixen deterioraments o deficiències greus en el buc o l'estructura que poden representar un risc per a la integritat estructural, l'estanquitat o la integritat a la intempèrie del vaixell.
- 14) Hi ha informació o proves que el capità o la tripulació no estan familiaritzats amb les operacions essencials de bord relatives a la seguretat del vaixell o la prevenció de la contaminació, o que tals operacions no s'han efectuat.
- 15) Absència d'un quadre en el qual figuri l'organització del treball a bord i de registres de les hores diàries de treball o de descans de la gent de mar.

B. Exemples de motius fundats per al control de vaixells pel que fa als aspectes de protecció.

1. Durant la inspecció inicial del control per l'autoritat competent, l'inspector pot apreciar l'existència de motius fundats que justifiquin l'adopció de mesures de control addicionals en relació amb la protecció si concorren les següents circumstàncies:

- 1.1 el certificat internacional de protecció del vaixell no és vàlid o ha expirat;
- 1.2 el vaixell està en un nivell de protecció inferior al del port;
- 1.3 no s'han realitzat les pràctiques de protecció del vaixell;
- 1.4 estan incomplets els registres corresponents a les últimes interfícies vaixell-port o vaixell-vaixell;
- 1.5 hi ha proves o s'ha observat que no poden comunicar-se entre si membres clau de la tripulació del vaixell;
- 1.6 evidències obtingudes per observació que revelen deficiències greus en el dispositiu de protecció;

- 1.7 informació de tercers, com ara un informe o una denúncia relatiu a la protecció.
- 1.8 el vaixell porta un segon certificat internacional de protecció del vaixell provisional expedit consecutivament a l'inicial i, segons el criteri professional de l'inspector, un dels objectius del vaixell en sol·licitar tal certificat va ser eludir el ple compliment del capítol XI-2 del Conveni SOLAS 74 i de la part A del Codi PBIB una vegada transcorregut el període de validesa del certificat inicial. La part A del Codi PBIB especifica les circumstàncies en què es pot expedir un certificat provisional.

2. Si es determina l'existència de motius fundats, segons el que s'ha descrit anteriorment, l'inspector ha d'informar immediatament l'autoritat de protecció competent (llevat si l'inspector també és un oficial de protecció degudament autoritzat). L'autoritat de protecció competent ha de decidir llavors les mesures de control addicionals necessàries en funció del nivell de protecció de conformitat amb la regla 9 del capítol XI del Conveni SOLAS 74.

3. La determinació de motius fundats diferents dels esmentats correspon a l'oficial de protecció degudament autoritzat.

ANNEX VI

Procediments per al control de vaixells (als quals es refereix l'article 15, apartat 1)

Annex I, «Procediments per a la supervisió per l'Estat rector del port», del MA de París juntament amb les següents instruccions publicades pel MA de París en la seva versió actualitzada:

- Instrucció 33/2000/02: Control operatiu sobre transbordadors i vaixells de passatgers,
- Instrucció 35/2002/02: Orientacions per als inspectors de control per l'Estat rector del port sobre cartes electròniques de navegació,
- Instrucció 36/2003/08: Orientacions per a la inspecció de les condicions de vida i de treball,
- Instrucció 37/2004/02: Orientacions per als inspectors de control per l'Estat rector del port sobre el Conveni STCW 78/95, tal com ha estat modificat,
- Instrucció 37/2004/05: Orientacions per a la inspecció de les hores de treball i descans,
- Instrucció 37/2004/10: Orientacions per als inspectors de control per l'Estat rector del port sobre aspectes en relació amb la protecció,
- Instrucció 38/2005/02: Orientacions per al control, per part dels inspectors de l'Estat rector del port, del Registre de Dades de la Travessia (RDT),
- Instrucció 38/2005/05: Orientacions sobre l'annex I del Conveni Marpol 73/78,
- Instrucció 38/2005/07: Orientacions per al control del règim d'avaluació de les condicions de petroliers de buc únic (CAS).
- Instrucció 39/2006/01: Orientacions per als inspectors de control per l'Estat rector del port sobre el codi ISM,
- Instrucció 39/2006/02: Orientacions per als inspectors de control per l'Estat rector del port sobre el control del GMDSS,
- Instrucció 39/2006/03: Introducció de millores a la llista de control de denegacions d'accés a port i notificacions,
- Instrucció 39/2006/10: Orientacions per als inspectors de control de l'Estat rector del port per a l'examen dels tancs de llast i simulacre de tall en el subministrament elèctric principal (prova de l'apagada),
- Instrucció 39/2006/11: Orientacions per al control de l'estructura dels vaixells de càrrega a granel,
- Instrucció 39/2006/12: Codi de conducta per als inspectors de control de l'Estat rector del port,
- Instrucció 40/2007/04: Criteris per avaluar la responsabilitat de les organitzacions reconegudes,

– Instrucció 40/2007/09: Orientacions per als inspectors de control de l'Estat rector del port pel que fa al compliment de l'annex VI del Conveni Marpol 73/78.

ANNEX VII

Inspecció ampliada de vaixells (a la qual es refereix l'article 14)

La inspecció ampliada es refereix, en particular, a les condicions generals de les següents zones de risc:

- documentació,
- condicions estructurals,
- condicions d'estanquitat,
- sistemes d'emergència,
- radiocomunicacions,
- operacions de càrrega,
- seguretat contra incendis,
- alarmes,
- condicions de vida i de treball,
- equips de navegació,
- dispositius de salvament,
- mercaderies perilloses,
- maquinària de propulsió i auxiliar,
- prevenció de la contaminació.

A més, en la mesura que sigui materialment practicable i tenint en compte les possibles limitacions que imposa la seguretat de les persones, del vaixell o del port, la inspecció ampliada ha d'incloure la comprovació d'elements específics de les zones de risc en funció del tipus de vaixell inspeccionat, tal com s'estableix a l'article 14, apartat 4.

ANNEX VIII

Disposicions relatives a la denegació d'accés als ports i ancoratges situats dins de la Unió Europea (a les quals es refereix l'article 16)

1. Quan concorrin les condicions descrites a l'article 16, apartat 1, la capitania marítima corresponent al port en què s'hagi dictat la tercera immobilització del vaixell, ha de notificar per escrit al capità que s'ha de dictar una ordre de denegació d'accés amb efectes immediats a partir del moment en què el vaixell abandoni el port. La denegació d'accés és aplicable immediatament després que el vaixell abandoni el port o l'ancoratge, una vegada rectificades les deficiències que van conduir a la seva immobilització.

2. La capitania marítima ha de remetre així mateix còpia de l'ordre de denegació d'accés a l'Administració de l'Estat d'abanderament, l'organització reconeguda corresponent, els altres estats membres i parts del MA de París, la Comissió Europea, i la Secretaria del MA de París i ha d'actualitzar sense demora la base de dades d'inspeccions amb la informació corresponent a la denegació d'accés.

3. Perquè s'aixequi l'ordre de denegació d'accés, el propietari o navilier ha de sol·licitar-lo oficialment a la capitania marítima que l'hagi dictat. L'esmentada sol·licitud ha d'anar acompanyada d'un document, expedit per l'Administració de l'Estat d'abanderament després de la visita a bord d'un inspector degudament autoritzat per l'esmentada Administració, que acrediti que el vaixell compleix plenament les disposicions aplicables dels convenis. L'Administració de l'Estat d'abanderament ha d'acreditar davant la capitania marítima que tal visita ha tingut lloc efectivament.

4. La sol·licitud d'aixecament de l'ordre de denegació d'accés també ha d'anar acompanyada, si és procedent, d'un document expedit per la societat de classificació en la qual estigui classificat el vaixell, després d'una visita realitzada a bord per un dels seus

inspectors, que acrediti que el vaixell és conforme a les normes de classificació especificades per l'esmentada societat. La societat de classificació ha d'acreditar davant l'autoritat competent que tal visita ha tingut lloc efectivament.

5. L'ordre de denegació d'accés només es pot aixecar quan hagi transcorregut el període esmentat a l'article 16 del present Reglament i després d'una nova inspecció del vaixell verificada en el port en el qual s'acordi.

Si l'esmentat port està situat en un Estat membre, l'autoritat competent d'aquest últim pot autoritzar el vaixell, a sol·licitud de la capitania marítima que va dictar l'ordre de denegació d'accés, a entrar en el port de referència perquè es porti a terme la nova inspecció. En aquest cas, no s'ha de fer en el port cap operació de càrrega fins que s'aixequi l'ordre de denegació d'accés.

6. Si la immobilització que va motivar l'ordre de denegació d'accés va estar causada almenys en part per deficiències en l'estructura del vaixell, la capitania marítima que la va dictar pot exigir que determinats espais, inclosos els espais de càrrega i els tancs, es posin a disposició dels inspectors per ser examinats en la nova inspecció.

7. La nova inspecció l'ha de fer la capitania marítima que va dictar l'ordre de denegació d'accés o bé, amb l'aquiescència d'aquesta, l'autoritat competent del port de destí del vaixell. La capitania marítima pot exigir una notificació prèvia de fins a 14 dies per realitzar la nova inspecció. S'ha d'acreditar, a satisfacció d'aquesta, que el vaixell compleix plenament les prescripcions aplicables dels convenis.

8. La nova inspecció consisteix en una inspecció ampliada que ha d'incloure, com a mínim, els aspectes corresponents de l'annex VII.

9. Tots els costos d'aquesta inspecció ampliada els ha de sufragar el propietari o el navilier del vaixell.

10. Si els resultats de la inspecció ampliada, realitzada segons el que disposa l'annex VII, satisfan la capitania marítima, s'ha d'aixecar l'ordre de denegació d'accés i ha d'informar per escrit de tal circumstància l'empresa naviliera.

11. La capitania marítima també ha d'informar per escrit de la seva decisió a l'Administració de l'Estat d'abanderament, la societat de classificació interessada, els altres estats membres, els altres signataris del MA de París la Comissió Europea, i la Secretaria del MA de París. La capitania marítima ha d'actualitzar sense demora la base de dades d'inspeccions amb la informació corresponent a la revocació de la denegació d'accés.

12. La informació sobre els vaixells amb un accés als ports de la Unió Europea que hagi estat denegat ha d'estar disponible a la base de dades d'inspeccions i s'ha de publicar d'acord amb el que disposen l'article 26 de la Directiva 2002/16/CE i l'annex XIII d'aquest Reglament.

ANNEX IX

Informe d'inspecció

L'informe d'inspecció ha d'incloure com a mínim els elements següents:

I. Informació general.

1. Autoritat competent que ha elaborat l'informe.
2. Data i lloc de la inspecció.
3. Nom del vaixell inspeccionat.
4. Pavelló.
5. Tipus de vaixell: (segons consta en el certificat de gestió de la seguretat).
6. Número d'identificació OMI.
7. Distintiu de trucada.
8. Arqueig.
9. Pes mort (si és procedent).
10. Any de construcció, determinat sobre la base de la data indicada en els certificats de seguretat del vaixell.

11. Societat o societats de classificació, així com qualsevol altra organització, si és procedent, que hagi(n) expedit els certificats de classificació del vaixell, si n'hi ha.

12. Organització o organitzacions reconegudes, i/o qualsevol altra part que hagi expedit a aquest vaixell certificats de conformitat amb els convenis aplicables en nom de l'Estat d'abanderament.

13. Nom i adreça de l'empresa naviliera o del propietari del vaixell.

14. En el cas dels vaixells que transporten carregaments líquids o sòlids a granel, nom i adreça del noliejador responsable de la selecció del vaixell i tipus de noliejament.

15. Data final de redacció de l'informe d'inspecció.

16. Indicació que la informació detallada relativa a inspeccions o immobilitzacions es pot fer pública.

II. Informació relativa a la inspecció.

1. Certificats expedits en aplicació dels convenis pertinents, autoritat o organisme que ha expedit el certificat o certificats pertinents, indicant les dates d'expedició i d'expiració.

2. Parts o elements del vaixell que han estat objecte d'inspecció (en el cas d'inspecció més detallada o ampliada).

3. Port i data de l'última inspecció intermèdia, anual o de renovació i nom de l'organització que l'ha realitzat.

4. Indicació del tipus d'inspecció (inspecció, inspecció detallada, inspecció ampliada).

5. Naturalesa de les deficiències.

6. Mesures adoptades.

III. Informació suplementària en cas d'immobilitzacions.

1. Data de la decisió d'immobilització.

2. Data de l'aixecament de la immobilització.

3. Naturalesa de les deficiències que han justificat la decisió d'immobilització (referències als convenis, quan correspongui).

4. Indicació, si s'escau, de la responsabilitat de l'organització reconeguda o de qualsevol altre organisme privat que hagi efectuat la inspecció, respecte a les deficiències que, soles o en combinació amb altres causes, hagin provocat la immobilització.

5. Mesures adoptades.

ANNEX X

Críteris per a la immobilització d'un vaixell (als quals es refereix l'article 19, apartat 3)

Introducció

Abans de determinar si les deficiències descobertes durant una inspecció justifiquen la proposta d'immobilització del vaixell corresponent, l'inspector ha d'aplicar els criteris exposats en els punts 1 i 2 següents.

En el punt 3 s'inclouen exemples de deficiències que poden justificar la immobilització del vaixell (vegeu l'article 19, apartat 4).

Quan el motiu de la immobilització sigui resultat d'una avaria accidental soferta pel vaixell mentre es dirigia a port, no s'ha de donar ordre d'immobilització, amb la condició que:

a) s'hagin complert degudament les prescripcions de la regla 1/11(c) del Conveni SOLAS 74 respecte a la notificació a l'administració de l'Estat d'abanderament i a l'inspector designat de l'organització reconeguda responsable de l'expedició del pertinent certificat;

b) abans d'arribar a port, el capità o el propietari del vaixell hagin comunicat a l'Administració marítima els detalls de l'accident i les avaries sofertes, i els hagin facilitat informació sobre l'obligatòria notificació a l'administració de l'Estat d'abanderament;

c) el vaixell hagi pres les mesures correctores adequades, a satisfacció de l'autoritat, i
d) l'autoritat, després d'haver estat informada que s'han ultimat les mesures correctores, garanteixi que s'han solucionat les deficiències clarament perilloses per a la seguretat, la salut o el medi ambient.

1. Criteris principals.

Abans d'emetre el seu dictamen professional sobre la immobilització o la no-immobilització d'un vaixell, l'inspector ha d'aplicar els següents criteris:

Terminis:

Els vaixells que no reuneixin condicions en matèria de seguretat per fer-se a la mar han de ser immobilitzats a la primera inspecció en la qual es comprovin les deficiències, independentment del temps que hagin de romandre en port.

Criteris:

El vaixell ha de quedar immobilitzat si les deficiències són suficientment greus com per exigir una nova visita de l'inspector, amb la finalitat que aquest es cerciori que, abans que el vaixell es faci a la mar, han estat solucionades.

El fet que l'inspector hagi de realitzar una nova visita al vaixell determina la gravetat de les deficiències. No obstant això, no sempre és obligatori realitzar una nova visita. Les autoritats han de comprovar d'alguna manera, preferentment mitjançant una visita posterior, que les deficiències han estat solucionades abans que el vaixell es faci a la mar.

2. Aplicació dels criteris principals.

A l'hora de decidir si les deficiències detectades en un vaixell són suficientment greus per proposar la seva immobilització, l'inspector ha de valorar els següents elements:

1. Si el vaixell té la documentació prescrita i en període de validesa;
2. Si el vaixell compta amb una tripulació conforme al document determinant de la tripulació mínima de seguretat.

Durant la inspecció, l'inspector ha d'examinar si el vaixell i la tripulació poden:

3. navegar en condicions segures durant el viatge;
4. manipular, transportar i supervisar en condicions segures la condició de la càrrega durant el viatge;
5. operar en la cambra de màquines en condicions de seguretat durant el viatge;
6. mantenir la seva pròpia capacitat de propulsió i rumb durant el viatge;
7. en cas de necessitat, combatre els incendis amb eficàcia en totes les parts del vaixell durant el viatge;
8. en cas de necessitat, abandonar el vaixell immediatament i en condicions de seguretat i efectuar operacions de salvament durant el viatge;
9. impedir la contaminació del medi ambient marí durant el viatge;
10. mantenir l'estabilitat adequada durant el viatge;
11. mantenir la integritat d'estanquitat adequada durant el viatge;
12. en cas de necessitat, comunicar-se en situacions d'emergència durant el viatge;
13. proporcionar condicions adequades en matèria de seguretat i salut durant el viatge;
14. proporcionar tota la informació possible en cas d'accident.

Si la valoració d'algun d'aquests elements és negativa, tenint en compte totes les deficiències comprovades, s'ha de prendre en consideració molt seriosament la immobilització del vaixell. La combinació de deficiències de menys importància també pot justificar la immobilització del vaixell.

3. A fi d'assistir a l'inspector en la utilització d'aquestes directrius, es facilita a continuació una llista de deficiències, agrupades en funció dels convenis i/o codis,

pertinents, la naturalesa de les quals es considera tan greu que poden justificar la immobilització del vaixell de què es tracti. Aquesta llista no pretén ser exhaustiva.

3.1 De caràcter general.

La falta de certificats i documents vàlids exigits pels instruments rellevants. No obstant això, els vaixells que enarborin el pavelló d'estats que no siguin part en un Conveni o que no hagin implantat un altre instrument rellevant, no tenen dret a portar els certificats establerts pel Conveni o un altre instrument rellevant. Per tant, la falta dels certificats exigits no ha de ser per si mateixa motiu per immobilitzar tals vaixells; tanmateix, en aplicació de la clàusula de «tractament no més favorable», s'exigeix el compliment substancial de les disposicions abans que el vaixell es faci a la mar.

3.2 Àmbits regulats pel Conveni SOLAS 74.

1. Avaria o mal funcionament de la propulsió i altres màquines essencials, així com de les instal·lacions elèctriques.

2. Neteja insuficient de la cambra de màquines, quantitat excessiva de barreges d'aigua oliosa en les sentines, contaminació per hidrocarburs de l'aïllament de les canonades, incloses les canonades d'escapament de la cambra de màquines, mal funcionament dels sistemes de bombament de la sentina.

3. Mal funcionament del generador d'emergència, així com de l'enllumenat, bateries i interruptors.

4. Mal funcionament de l'aparell de govern principal i auxiliar.

5. Inexistència, capacitat insuficient o deteriorament greu dels equips individuals de salvament, embarcacions de supervivència i mitjans de posada a flotació.

6. Absència, falta de conformitat o deteriorament substancial en la mesura que no permetin la utilització per a la qual estan previstos del sistema de detecció d'incendis, les alarmes contra incendis, l'equip de lluita contra incendis, el sistema fix d'extinció d'incendis, les vàlvules de ventilació, les vàlvules de papallona de tancament automàtic, els dispositius de tancament ràpid.

7. Absència, deteriorament substancial o mal funcionament de la protecció contra incendis de la zona de coberta de càrrega dels petrolers.

8. Absència, falta de conformitat o deteriorament greu dels senyals lluminosos, visuals o acústics.

9. Absència o mal funcionament de l'equip de ràdio per a les comunicacions de seguretat i emergència.

10. Absència o mal funcionament de l'equip de navegació prenent en compte les disposicions de la regla V/16.2 del Conveni SOLAS 74.

11. Absència de cartes de navegació corregides i/o tota una altra publicació nàutica necessària per al viatge que es pretén realitzar, tenint en compte que es pot utilitzar un sistema d'informació i visualització de cartes electròniques (SIVCE) homologat com a substitut de les cartes físiques.

12. Absència de sistemes d'extracció d'aire que no produeixin espurna en les cambres de bombes de càrrega.

13. Greus deficiències de les prescripcions operacionals, com es descriu en la secció 5.5 de l'annex 1 del MA de París.

14. El nombre, la composició o la titulació de la tripulació no s'ajusten al que especifica el document sobre la tripulació de seguretat.

15. No-realització del programa de reconeixements millorats d'acord amb el capítol XI, Regla 2, del Conveni SOLAS 74.

3.3 Àmbits regulats pel Codi CIQ.

1. Transport de substàncies no esmentades en el certificat d'aptitud o falta d'informació sobre la càrrega.

2. Absència de dispositius de seguretat d'alta pressió o dany en aquests.

3. Instal·lacions elèctriques que no siguin intrínsecament segures o que no corresponguin a les exigències del codi.

4. Fonts d'ignició en llocs perillosos.
5. Infraccions de les prescripcions especials.
6. Superació de la quantitat màxima de càrrega autoritzada per tanc.
7. Insuficient protecció tèrmica de productes sensibles.

3.4 Àmbits regulats pel Codi CIG.

1. Transport de substàncies no esmentades en el certificat d'aptitud o falta d'informació sobre la càrrega.

2. Absència de dispositius de tancament en els allotjaments o els espais de servei.
3. Mampares no estanques als gasos.
4. Tancaments de ventilació defectuosos.
5. Vàlvules de tancament ràpid defectuoses o absència d'aquestes.
6. Vàlvules de seguretat defectuoses o absència d'aquestes.
7. Instal·lacions elèctriques que no siguin intrínsecament segures o que no corresponguin a les exigències del codi.
8. Ventiladors a la zona de càrrega no operatius.
9. Alarmes de pressió per als tancs de càrrega no operatives.
10. Instal·lació de detecció de gasos i/o instal·lació de detecció de gasos tòxics defectuosa.
11. Transport de substàncies que requereixin un compost inhibidor, sense el certificat corresponent.

3.5 Àmbits regulats pel LL 66.

1. Zones importants amb danys o corrosió, o picades en les xapes i reforços de les cobertes i el buc que afectin les condicions de navegabilitat o la resistència per suportar càrregues locals, llevat que s'hagin portat a terme les reparacions temporals adequades per arribar a un port on fer reparacions permanents.

2. Un cas reconegut d'estabilitat insuficient.
3. La carència d'informació suficient i fiable, en un format aprovat, que permeti al capità, mitjançant procediments ràpids i simples, la càrrega i el llastat del vaixell de tal manera que, en tot moment i en les diferents condicions del viatge, es mantingui un marge de seguretat en l'estabilitat, i de manera que s'eviti qualsevol esforç inacceptable en l'estructura del vaixell.
4. Absència, deteriorament substancial o caràcter defectuós dels sistemes de tancament, dels dispositius de tancament de les escotilles i portes estanques.
5. Sobrecàrrega.
6. Absència de marques de calat o marques de francbord, o il·legibilitat d'aquestes.

3.6 Àmbits regulats per l'annex I del Conveni Marpol 73/78.

1. Absència, deteriorament greu o mal funcionament de l'equip de filtratge de l'aigua de sentines, del dispositiu de vigilància i control de descàrregues d'hidrocarburs, o del sistema d'alarma 15 ppm.

2. Insuficient capacitat restant del tanc d'aigües grises o del tanc de fangs per al viatge projectat.
3. Llibre de registre d'hidrocarburs no disponible.
4. Instal·lació d'un conducte de derivació de descàrregues no autoritzat.
5. Absència dels informes d'inspecció o no conformitat d'aquests amb la regla 13 G (3)(b) del Conveni Marpol 73/78.

3.7 Àmbits regulats per l'annex II del Conveni Marpol 73/78.

1. Absència d'un manual de procediments i mitjans.
2. Càrrega no agrupada per categories.

3. Llibre registre de càrrega no disponible.
4. Transport de substàncies paraolioses sense que es compleixin les prescripcions o sense un certificat degudament esmenat.
5. Instal·lació d'un conducte de derivació de descàrregues no autoritzat.

3.8 Àmbits regulats per l'annex V del Conveni Marpol 73/78.

1. Absència d'un pla de gestió d'escombraries.
2. Llibre registre d'escombraries no disponible.
3. El personal del vaixell no està familiaritzat amb les prescripcions d'eliminació/descàrrega del pla de gestió d'escombraries.

3.9 Àmbits regulats pel STCW 78/95 i la Directiva 2008/106/CE.

1. La gent de mar no està en possessió d'un títol, no té el títol adequat, no té una exempció vàlida o no presenta proves documentals que ha enviat a l'Administració de l'Estat d'abanderament una sol·licitud de ratificació.
2. Prova que un títol ha estat obtingut fraudulentament o el posseïdor d'un títol no és la persona a la qual aquest va ser expedit originalment.
3. Incompliment de les prescripcions aplicables de l'administració de l'Estat d'abanderament sobre la tripulació mínima de seguretat.
4. Les disposicions referents a les guàrdies de navegació o de màquines no s'ajusten a les prescripcions especificades per al vaixell per l'administració de l'Estat d'abanderament.
5. Absència en una guàrdia d'una persona competent per manejar l'equip essencial per a la seguretat de la navegació i de les radiocomunicacions i la prevenció de la contaminació del mar.
6. No-acreditació de la capacitació professional per al desenvolupament de les comeses assignades a la gent de mar en relació amb la seguretat del vaixell i la prevenció de la contaminació.
7. Per a la primera guàrdia al començament del viatge i per a les guàrdies subsegüents de relleu no s'han proveït persones que hagin descansat suficientment i siguin aptes per dur a terme les seves obligacions.

3.10 Àmbits regulats pels convenis OIT.

1. Aliments insuficients per viatjar fins al port següent.
2. Aigua potable insuficient per viatjar fins al port següent.
3. Condicions excessivament insalubres a bord.
4. Falta de calefacció en un vaixell que operi en zones en què les temperatures puguin ser excessivament baixes.
5. Ventilació insuficient en els allotjaments del vaixell.
6. Quantitat excessiva d'escombraries, bloqueig per instal·lacions o càrrega o qualssevol altres condicions perilloses a les zones de passada dels passatgers o en les instal·lacions destinades a aquests.
7. Mostres clares de fatiga en el personal de guàrdia i en la resta de personal de servei que es disposa a realitzar la primera guàrdia o guàrdies subsegüents de relleu.

3.11 Àmbits que sense justificar una immobilització poden donar motiu per suspendre, per exemple, les operacions de càrrega.

El mal funcionament (o el manteniment defectuós) del sistema de gas inert, dels dispositius o de la maquinària de càrrega es consideren raó suficient per aturar l'operació de càrrega.

ANNEX XI

Criteris mínims per a inspectors (als quals es refereix l'article 23, apartats 1 i 5)

1. Els inspectors han de tenir coneixements teòrics i experiència pràctica adequats sobre els vaixells i el seu funcionament. Així mateix estan capacitats per aplicar les prescripcions dels convenis i els procediments pertinents del control per l'Estat rector del port. Aquests coneixements i la capacitació quant a l'aplicació de les prescripcions internacionals i comunitàries s'han d'adquirir mitjançant programes de formació acreditats.

2. Els inspectors han de complir els requisits de qualificació que contenen les lletres a), b), o c) següents:

a) Posseir la qualificació adequada obtinguda en una escola nàutica o en una institució de formació marítima, i haver completat el període d'embarcament pertinent en qualitat d'oficial o realitzant serveis en estacions de radiocomunicacions marítimes ubicades en terra, o bé disposar d'una certificació de competència vàlida d'acord amb el que disposa el capítol II/2 o III/2 del STCW 78/95 sense limitacions pel que fa a la zona operativa, la potència propulsora o l'arqueig.

b) Haver superat un examen d'enginyer naval, enginyer industrial mecànic o enginyer en alguna especialitat relacionada amb el sector marítim reconegut per l'autoritat competent i haver treballat com a tal durant cinc anys com a mínim.

c) Estar en possessió d'un títol universitari o titulació equivalent, haver rebut la deguda formació i titulació com a inspectors en seguretat de vaixells.

3. És necessari, a més, que l'inspector acreditat l'experiència a la qual es refereixen les lletres a) o b) següents:

a) Haver prestat un mínim d'un any de servei com a inspector de l'Administració marítima espanyola portant a terme reconeixements i expedint certificats d'acord amb els convenis o bé participant en la supervisió de les activitats de les organitzacions reconegudes en les quals s'han delegat funcions inspectores.

b) Haver assolit un nivell de competència equivalent mitjançant un any, com a mínim, de formació sobre el terreny participant en inspeccions realitzades per l'Administració marítima espanyola, en la qualitat d'Estat rector del port, sota la supervisió de funcionaris experts encarregats de les esmentades inspeccions.

4. Els inspectors a què es refereix l'apartat 2, lletra a), han de tenir una experiència marítima d'almenys cinc anys que inclogui períodes de servei en el mar com a oficials en la secció de pont, en la secció de màquines, en la secció de radioelectrònica, en la qual també es pot computar com a tal període el temps de servei en estacions de radiocomunicacions marítimes ubicades en terra, o bé com a inspectors de l'Administració marítima espanyola o com a assistents en les inspeccions de control per l'Estat rector del port. Tal experiència ha d'incloure un període de dos anys en el mar, com a mínim, com a oficial de pont o de màquines.

5. Els inspectors han de posseir capacitat de comunicació verbal i per escrit amb els tripulants en la llengua més comunament parlada en el mar.

6. S'accepta també a inspectors que no reuneixin els criteris esmentats si fins al 23 d'abril de 2009 estaven ja al servei de l'Administració marítima espanyola en la qualitat d'Estat rector del port.

Per portar a terme les inspeccions a les quals es refereix l'art. 15, 1 i 2 d'aquest Reglament, els inspectors han d'acreditar experiència suficient, teòrica i pràctica, a l'àrea de protecció marítima, així com la necessària qualificació, que ha d'incloure:

a) Uns coneixements adequats de la protecció marítima i la seva aplicació a les operacions que són inspeccionades;

b) Experiència pràctica acreditada en tecnologies i tècniques de protecció marítima;

- c) Coneixement dels principis, procediments i tècniques d'inspecció;
- d) Experiència pràctica de les operacions que són inspeccionades.

ANNEX XII

Requisits per a la targeta d'identitat dels inspectors de control de l'Estat del port (a la qual es refereix l'apartat 4 de l'article 23)

La targeta d'identitat, que ha d'incloure una traducció a l'idioma anglès, ha de tenir el següent contingut:

1. Referència a que aquella s'expedeix per la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment de l'Estat espanyol.
2. Nom, cognoms i fotografia recent del seu titular.
3. Indicació de ser personal i intransferible.
4. Signatura del titular de la targeta d'identitat.
5. Declaració per la qual s'autoritza el seu titular per realitzar les inspeccions a què es refereix l'article 86.5 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, i, en particular, les de control dels vaixells per l'Estat rector del port, d'acord amb el que disposa aquest Reglament.

ANNEX XIII

Funcions de la base de dades d'inspeccions (a la qual es refereix l'article 24, apartat 1 de la Directiva 2009/16/CE)

1. La base de dades d'inspeccions ha d'incloure, com a mínim, les següents funcions:
 - incloure les dades d'inspecció dels estats membres i de tots els signataris del MA de París,
 - facilitar dades sobre el perfil de risc del vaixell i els vaixells als quals correspon una inspecció,
 - calcular els compromisos d'inspecció de cada Estat membre,
 - elaborar la llista blanca, així com les llistes gris i negra d'estats d'abanderament, prevista a l'article 16, apartat 1,
 - facilitar dades sobre el grau de compliment de la normativa de les companyies,
 - indicar punts de zones de risc que han de ser objecte de control en cada inspecció.
2. La base de dades d'inspecció ha de tenir capacitat per adaptar-se a l'evolució futura i per connectar-se amb altres bases de dades comunitàries sobre seguretat marítima, inclosa la xarxa SafeSeaNet, que ha de proporcionar dades sobre les escales efectives de vaixells en ports dels estats membres i, quan correspongui, amb els sistemes d'informació nacionals pertinents.
3. La base de dades d'inspecció ha d'incloure un hipervincle cap al sistema d'informació Equasis. La Direcció General de la Marina Mercant ha d'encoratjar els inspectors a consultar les bases de dades públiques i privades sobre inspeccions de vaixells accessibles a través del sistema d'informació Equasis

ANNEX XIV

Publicitat de les inspeccions, immobilitzacions i denegacions d'accés efectuades en els ports i instal·lacions marítimes dels estats membres (a la qual es refereix l'article 26, apartat 1 de la Directiva 2009/16/CE)

1. La informació publicada segons el que disposa l'article 26, apartat 1 de la Directiva, ha d'incloure les dades següents:
 - a) nom del vaixell;
 - b) número d'identificació OMI;

- c) tipus de vaixell;
- d) arqueig;
- e) any de construcció, determinat sobre la base de la data indicada en els certificats de seguretat del vaixell;
- f) nom i adreça de la companyia del vaixell;
- g) en el cas dels vaixells que transporten carregaments líquids o sòlids a granel, nom i adreça del noliejador responsable de la selecció del vaixell i tipus de noliejament;
- h) Estat d'abanderament;
- i) certificats de classificació i certificats estatutaris expedits de conformitat amb els convenis internacionals pertinents, incloses les seves dates d'emissió i de caducitat, i autoritats o organitzacions expedidores de cadascun d'ells;
- j) port i data de l'últim reconeixement intermedi o anual en relació amb els certificats esmentats en la lletra i) i menció de l'autoritat o organització que ha efectuat l'esmentat reconeixement;
- k) data, país, port on va tenir lloc la immobilització.

2. Per als vaixells immobilitzats, la informació publicada de conformitat amb l'article 26 ha d'incloure també els elements següents:

- a) nombre d'immobilitzacions en els 36 mesos previs;
- b) data de l'aixecament de la immobilització;
- c) dies de durada de la immobilització;
- d) motius de la immobilització, en termes clars i explícits;
- e) indicació, si s'escau, de l'eventual responsabilitat de l'organització reconeguda que hagi efectuat la inspecció, respecte a les deficiències que, soles o en combinació amb altres causes, van conduir a la immobilització;
- f) descripció de les mesures adoptades en el cas d'un vaixell al qual s'hagi permès dirigir-se a la drassana de reparació més pròxim;
- g) si al vaixell se li ha negat l'accés a un port o ancoratge de la Unió Europea, motius de la prohibició, en termes clars i explícits.

ANNEX XV

Dades subministrades en el marc del seguiment de l'aplicació d'aquest Reglament (a les quals es refereix l'article 28)

1. Cada any, com a molt tard l'1 d'abril, la Direcció General de la Marina Mercant ha de subministrar a la Comissió les dades següents relatives a l'any precedent.

1.1 Nombre d'inspectors que actuen en nom seu en el marc del control per l'Estat rector del port. La informació s'ha de transmetre a la Comissió utilitzant el model de quadre següent (1) (2):

Port/zona	Nombre d'inspectors a temps complet (A)	Nombre d'inspectors a temps parcial (B)	Conversió de (B) a temps complet (C)	Total (A+C)
Port X ... /o zona X				
Port Y ... /o zona I				
Total				

1.2 Nombre total de vaixells individuals que han entrat en ports espanyols comptabilitzats a nivell nacional. La xifra ha d'indicar el nombre de vaixells als quals s'apliqui aquest Reglament que hagin entrat en ports espanyols comptabilitzats a nivell nacional, i per una sola vegada.

2. La Direcció General de la Marina Mercant ha de portar a terme les següents actuacions:

a) Ha de remetre a la Comissió cada sis mesos una llista detallada de les escales dels vaixells, sense incloure els serveis regulars de transbordadors de passatge i de càrrega, que hagin entrat en els seus ports o notificat a una autoritat portuària o òrgan portuari autonòmic la seva arribada a una estació marítima, indicant, per a cada moviment d'un vaixell, el seu número d'identificació OMI, la data d'arribada i el port. La llista s'ha de facilitar en forma de full de càlcul informàtic que permeti la recuperació i tractament automàtics de la informació indicada. La llista s'ha de transmetre en el termini de quatre mesos després de la fi del període a què corresponguin les dades.

b) Així mateix ha d'enviar a la Comissió llistes separades dels serveis regulars de transbordadors de passatge i de càrrega esmentats en la lletra a) en un termini de sis mesos a partir de la data d'entrada en vigor d'aquest Reglament i posteriorment cada vegada que es produeixin canvis en els esmentats serveis. A la llista hi ha de figurar, per a cada vaixell, el seu número d'identificació OMI, nom i ruta coberta. La llista s'ha de facilitar en forma de full de càlcul informàtic que permeti la recuperació i el tractament automàtics de la informació indicada.

(1) Quan les inspeccions efectuades pels inspectors en el marc del control per l'Estat rector del port només constitueixin una part de la càrrega de treball dels esmentats inspectors, el nombre total d'inspectors que es fixi s'ha d'adaptar de manera que indiqui el nombre equivalent d'inspectors a temps complet. Quan un mateix inspector treballi en més d'un port o zona geogràfica, s'ha de comptar en cada port l'equivalent de temps parcial aplicable.

(2) Aquestes dades s'han de subministrar a nivell nacional i per a cada un dels ports espanyols. Als efectes d'aquest annex, s'entén per port un port individual o la zona geogràfica coberta per un inspector o per un equip d'inspectors, inclosos, si s'escau, diversos ports individuals.

ANNEX XVI

PART A

Directives derogades, amb les seves successives modificacions (a les quals es refereix l'article 37 de la Directiva 2009/16/CE)

Directiva 95/21/CE del Consell (DO L 157 de 7-1995, p. 1).
 Directiva 98/25/CE del Consell (DO L 133 de 7-5-1998, p. 19).
 Directiva 98/42/CE de la Comissió (DO L 184 de 27-6-1998, p. 40).
 Directiva 1999/97/CE de la Comissió (DO L 331 de 23-12-1999, p. 67).
 Directiva 2001/106/CE del Parlament Europeu i del Consell (DO L 19 de 22-1-2002, p. 17).
 Directiva 2002/84/CE del Parlament Europeu i del Consell. Només l'article 4 (DO L 324 de 29-11-2002, p. 53).

PART B

Terminis d'incorporació a l'ordenament jurídic nacional (als quals es refereix l'article 37)

Directiva	Termini d'incorporació a l'ordenament jurídic nacional
Directiva 95/21/CE	30 de juny de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de juny de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de setembre de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de desembre de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de juliol de 2003
Directiva 2002/84/CE	23 de novembre de 2003

ANNEX XVII

Taula de correspondències (a les quals es refereix l'article 37 de la Directiva 2009/16/CE)

Directiva 95/21/CE	La Directiva 2009/16/CE
Article 1, part introductòria	Article 1, part introductòria
Article 1, primer guió	Article 1, lletra a)
Article 1, segon guió	Article 1, lletra b)
–	Article 1, lletra c)
Article 2, part introductòria	Article 2, part introductòria
Article 2, apartat 1, part introductòria	Article 2, apartat 1, part introductòria
Article 2, apartat 1, primer guió	Article 2, apartat 1, lletra a)
Article 2, apartat 1, segon guió	Article 2, apartat 1, lletra b)
Article 2, apartat 1, tercer guió	Article 2, apartat 1, lletra c)
Article 2, apartat 1, quart guió	Article 2, apartat 1, lletra d)
Article 2, apartat 1, cinquè guió	Article 2, apartat 1, lletra e)
Article 2, apartat 1, sisè guió	Article 2, apartat 1, lletra f)
Article 2, apartat 1, sisè guió	Article 2, apartat 1, lletra f)
Article 2, apartat 1, setè guió	Article 2, apartat 1, lletra g)
Article 2, apartat 1, vuitè guió	Article 2, apartat 1, lletra h)
Article 2, apartat 2	Article 2, apartat 2
–	Article 2, apartat 3
–	Article 2, apartat 4
Article 2, apartat 3	Article 2, apartat 5
Article 2, apartat 4	–
–	Article 2, apartat 6
–	Article 2, apartat 7
Article 2, apartat 5	Article 2, apartat 8
–	Article 2, apartat 6
–	Article 2, apartat 10
Article 2, apartat 6	Article 2, apartat 11
Article 2, apartat 7	Article 2, apartat 12
Article 2, apartat 8	Article 2, apartat 13
–	Article 2, apartat 14
Article 2, apartat 9	Article 2, apartat 15
–	Article 2, apartat 16
Article 2, apartat 10	Article 2, apartat 17
–	Article 2, apartat 18
–	Article 2, apartat 19
–	Article 2, apartat 20
–	Article 2, apartat 21
–	Article 2, apartat 22
Article 3, apartat 1, paràgraf primer	Article 3, apartat 1, paràgraf primer
–	Article 3, apartat 1, paràgraf segon
–	Article 3, apartat 1, paràgraf tercer
Article 3, apartat 1, paràgraf primer	Article 3, apartat 1, paràgraf quart
–	Article 3, apartat 1, paràgraf cinquè
–	Article 3, apartat 1, paràgraf sisè
Article 3, apartats 2 a 4	Article 3, apartats 2 a 4
–	Article 4, apartat 1
–article 4	Article 4, apartat 2
–article 5	–

Directiva 95/21/CE	La Directiva 2009/16/CE
–	Article 5
–	Article 6
–	Article 7
–	Article 8
–	Article 9
–	Article 10
–	Article 11
–	Article 12
Article 6, apartat 1, part introductòria	–
–	Article 13, apartat 1, part introductòria
Article 6, apartat 1, lletra a)	Article 13, apartat 1, lletra a)
–	Article 13, apartat 1, lletra b)
Article 6, apartat 1, lletra b)	Article 13, apartat 1, lletra c)
Article 6, apartat 2	–
–	Article 13, apartat 2
Article 6, apartat 3	Article 13, apartat 3
Article 6, apartat 4	–
Article 7	–
Article 7 bis	–
Article 7 ter	–
–	Article 14
–	Article 15
–	Article 16
Article 8	Article 17
–	Article 18
Article 9, apartats 1 i 2	Article 1, apartats 1 i 2
Article 9, apartat 3, primera frase	Article 19, apartat 3
Article 9, apartat 3, segona a quarta frase	Article 19, apartat 4
Article 9, apartat 4 a 7	Article 19, apartats 5 a 8
–	Article 19, apartats 9 i 10
Article 9 bis	–
Article 10, apartat 1 a 3	Article 20, apartats 1 a 3
–	Article 20, apartat 4
Article 11, apartat 1	Apartat 21, apartat 1
–	Article 21, apartat 2
Article 11, apartat 2	Article 21, apartat 3 paràgraf primer
Article 11, apartat 3 paràgraf primer	–
Article 11, apartat 3 paràgraf segon	Article 21, apartat 3 paràgraf segon
Article 11, apartats 4 a 6	Article 21, apartats 4 a 6
Article 12, apartats 1 a 3	Article 22, apartats 1 a 3
Article 12, apartat 4	Article 22, apartat 4
–	Article 22, apartat 5 a 7
Article 13, apartats 1 i 2	Article 23, apartat 1 i 2
–	Article 23, apartat 3 a 5
Article 14	–
Article 15	–
–	Article 24
–	Article 25
–	Article 26
–	Article 27
Article 16, apartats 1 i 2	Article 28, apartats 1 i 2
Article 1, apartat 2 bis	Article 28, apartat 3
Article 1, apartat 3	Article 28.4

Directiva 95/21/CE	La Directiva 2009/16/CE
Article 17	Article 29
–	Article 30
Article 18	Article 31
Article 19	Article 32
–	Article 33
Article 19, lletra a)	Article 34
–	Article 35
Article 20	Article 36
–	Article 37
Article 21	Article 38
Article 22	Article 39
Annex I	–
–	Annex I
–	Annex II
–	Annex III
Annex II	Annex IV
Annex III	Annex V
Annex IV	Annex VI
Annex V	Annex VII
Annex VI	Annex X
Annex VII	Annex XI
–	Annex XII
Annex VIII	Annex XIII
Annex IX	Annex IX
Annex X	Annex XIV
Annex XI	Annex VIII
Annex XII	–
–	Annex XV
–	Annex XVI