

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### MINISTERI DE FOMENT

**18361** *Reial decret 733/2019, de 20 de desembre, sobre un sistema d'inspeccions per garantir la seguretat en l'explotació de vaixells de passatge de transbord rodat i naus de passatge de gran velocitat en servei regular, i pel qual es modifica el Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols aprovat pel Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre.*

S'ha constatat que el marc jurídic de la Unió Europea sobre seguretat dels vaixells de passatge ha aconseguit assolir un nivell comú de seguretat per a aquests vaixells dins de l'àmbit esmentat.

D'altra banda, en funció de la manera com ha anat evolucionant al llarg del temps la normativa europea sobre aquesta matèria de protecció de la seguretat marítima i de la vida humana al mar, s'ha detectat també un cert grau de superposició i duplicació que s'ha de corregir, amb la finalitat de reduir les càrregues que recauen sobre les navilieres i de racionalitzar l'esforç requerit per les administracions marítimes dels estats membres.

És un fet constatat que la major part dels estats membres ja combinen tant com és possible els reconeixements obligatoris per garantir la seguretat en l'explotació dels vaixells de passatge de transbord rodat adscrits a un servei de línia regular amb altres tipus de reconeixements i inspeccions, com ara els propis de l'Estat d'abanderament i també els de l'Estat rector del port.

Per tant, amb la finalitat d'harmonitzar i seleccionar l'esforç inspector de les administracions marítimes i aprofitar al màxim la vida útil d'explotació comercial dels vaixells –tot això sense minvar la seguretat marítima–, els vaixells subjectes de fet a inspeccions de control per part de l'Estat rector del port s'han de transferir a l'àmbit d'aplicació del 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.

En aquesta línia de racionalització i simplificació d'esforços, l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, mitjançant el qual s'incorpora a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de novembre de 2017, sobre un sistema d'inspeccions per garantir la seguretat en l'explotació de vaixells de passatge de transbord rodat i naus de passatge de gran velocitat en servei regular i per la qual es modifica la Directiva 2009/16/CE i es deroga la Directiva 1999/35/CE, s'ha de circumscriure als vaixells de passatge de transbord rodat i naus de passatge de gran velocitat que presten serveis regulars entre ports situats en un mateix Estat membre o entre un port situat en un Estat membre i un port d'un tercer Estat quan el pavelló del vaixell sigui el mateix que el de l'Estat membre de què es tracti.

D'altra banda, el concepte d'Estat d'acollida el va introduir la Directiva 1999/35/CE (incorporada a l'ordenament jurídic espanyol pel Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament sobre reconeixements obligatoris per garantir la seguretat de la navegació de determinats vaixells de passatge, que ara es deroga) per facilitar la cooperació amb tercers països i ara es considera que aquest concepte ha deixat de ser pertinent i s'ha de suprimir.

Pel que fa a la Directiva 2009/16/CE (incorporada a l'ordenament jurídic espanyol pel 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), es considera que s'ha de modificar per garantir que es mantenen el contingut i la freqüència de les inspeccions als vaixells de passatge que estan en el seu àmbit d'aplicació. A aquest efecte, s'han d'incloure en la regulació espanyola regles específiques per a les inspeccions dels vaixells

de passatge de referència quan estiguin adscrits a una línia regular i hagin de ser objecte d'inspeccions per part de l'Estat rector del port.

Per tot això, a fi de millorar i incrementar la claredat i la coherència jurídiques, es deroga el Reial decret 1907/2000 i es modifica el Reial decret 1737/2010, atès que s'han derogat i modificat –respectivament– la Directiva 1999/35/CE i la Directiva 2009/16/CE.

Finalment, cal precisar que la incorporació a l'ordenament jurídic espanyol de la Directiva mitjançant aquest Reial decret s'ajusta als criteris de necessitat, eficiència, proporcionalitat, seguretat jurídica i transparència que integren els principis de bona regulació que preveu l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

El compliment dels principis d'eficiència i proporcionalitat es justifica en la necessitat de portar a terme la transposició de la Directiva 2017/2109 (UE) del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de novembre de 2017, la qual cosa requereix una norma amb rang de reial decret en virtut de l'habilitació que recull la disposició final segona del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre de 2011, atès que no hi ha normes de rang superior que puguin quedar afectades i que es porta a terme la modificació d'una norma amb rang de reial decret.

La transparència en l'elaboració d'aquesta norma queda garantida pel fet que s'han dut a terme els tràmits de consulta prèvia i d'audiència als ciutadans.

La necessitat i l'oportunitat d'aprovar la norma és conseqüència de l'obligació que té l'Estat espanyol, en qualitat d'Estat membre de la Unió Europea, de transposar les directives comunitàries.

Finalment, la seguretat jurídica queda perfectament garantida per la rigorosa observança del procediment d'elaboració de disposicions generals que es fa en aquesta norma.

L'aprovació d'aquesta norma té encaix en els supòsits que preveu l'article 21, apartat 3, de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, atès que es tracta d'una reglamentació de caràcter eminentment tècnic, les prescripcions de la qual no condicionen les noves orientacions polítiques derivades del nou Govern. A més, tenint en compte l'objecte de la norma, concorren raons d'interès general, pel fet que s'incorpora una directiva comunitària europea a l'ordenament jurídic espanyol i que la seva aprovació implica una millora en la seguretat de la navegació marítima.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant, i en virtut de l'habilitació que recull la disposició final segona del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, amb l'aprovació prèvia de la ministra de Política Territorial i Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 20 de desembre de 2019,

DISPOSO:

**Article 1.** *Àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret s'aplica als vaixells de passatge de transbord rodat i les naus de passatge de gran velocitat que, amb pavelló espanyol, portin a terme navegació de línia regular entre ports espanyols i ports estrangers, o bé que, independentment del seu pavelló, facin travessies nacionals en navegació de línia regular en zones marítimes en què els vaixells de classe «A» puguin operar, de conformitat amb l'article 4 del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que facin travessies entre ports espanyols.

2. Aquest Reial decret no s'aplica als vaixells de passatge de transbord rodat ni a les naus de passatge de gran velocitat inclosos en l'àmbit d'aplicació del 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.

## Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

1) «Vaixell de passatge de transbord rodat»: un vaixell de passatgers dotat de sistemes que permetin embarcar i desembarcar directament els vehicles terrestres o ferroviaris pels seus propis mitjans, amb una capacitat superior a dotze passatgers.

2) «Nau de passatge de gran velocitat»: una nau de passatgers definida a la regla 1 del capítol X del Conveni SOLAS 74 i que transporti més de dotze passatgers.

3) «Conveni SOLAS 74»: el Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar de 1974, inclosos els protocols i les esmenes fetes a aquest, en la seva versió actualitzada.

4) «Codi de naus de gran velocitat»: el «Codi internacional de seguretat per a les naus de gran velocitat», contingut a la Resolució del Comitè de Seguretat Marítima MSC.36(63) de l'OMI, de 20 de maig de 1994, o el «Codi internacional de seguretat per a les naus de gran velocitat» de 2000 (Codi NGV 2000), contingut a la Resolució MSC.97(73) de l'OMI, de desembre de 2000, en la seva versió actualitzada.

5) «SARC»: les directrius de l'OMI per efectuar reconeixements de conformitat amb el sistema harmonitzat de reconeixements i certificació, en la seva versió actualitzada.

6) «Navegació de línia regular»: una sèrie de travessies efectuades per vaixells de passatge de transbord rodat o naus de passatge de gran velocitat entre dos ports o més, o una sèrie de travessies amb origen i destinació al mateix port sense escales intermèdies, ja sigui d'acord amb un horari conegut pel públic o bé amb un grau de regularitat o freqüència que les converteixen en una sèrie sistemàtica reconeixible.

7) «Zona marítima»: qualsevol zona marítima o ruta marítima establerta segons el que disposa l'article 4 del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol.

8) «Certificats»:

a) Pel que fa als vaixells de passatge de transbord rodat i les naus de passatge de gran velocitat que fan travessies internacionals, els certificats de seguretat expedits de conformitat amb el Conveni SOLAS 74 o amb el Codi de naus de gran velocitat, juntament amb els pertinents inventaris de l'equip adjunts.

b) Pel que fa als vaixells de passatge de transbord rodat i les naus de passatge de gran velocitat que fan travessies nacionals, els certificats de seguretat expedits de conformitat amb el Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, juntament amb els pertinents inventaris de l'equip adjunts.

9) «Administració de l'Estat d'abanderament»: les autoritats competents de l'Estat en què estigui abanderat el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat.

10) «Travessia nacional»: qualsevol travessia en zona marítima entre un port espanyol i el mateix port o un altre port espanyol.

11) «Companyia»: la persona física o jurídica que té a càrrec seu les obligacions i les responsabilitats que imposa el Codi internacional de gestió de la seguretat operacional del vaixell i la prevenció de la contaminació (Codi IGS) en la seva versió actualitzada o, en els casos en què no sigui aplicable el capítol IX del Conveni SOLAS 74, el propietari del vaixell de passatge de transbord rodat o de la nau de passatge de gran velocitat o qualsevol altra persona física o jurídica, com ara el gestor naval o el noliejador sense dotació, a la qual el propietari hagi encarregat la responsabilitat de l'explotació del vaixell de passatge de transbord rodat o de la nau de passatge de gran velocitat.

12) «Inspector»: un empleat públic o qualsevol altra persona facultada per la Direcció General de la Marina Mercant per portar a terme les inspeccions previstes en aquest Reial decret que compleixi els criteris mínims especificats a l'annex XI del Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre, i que responguin de la seva activitat inspectora davant la Direcció General de la Marina Mercant o davant la capitania marítima competent.

13) «Autoritat competent de l'Estat espanyol»: la Direcció General de la Marina Mercant i les capitanies marítimes, jeràrquicament dependents del centre directiu esmentat.

**Article 3.** *Inspeccions preliminars.*

1. Abans de l'entrada en servei d'un vaixell de passatge de transbord rodat o d'una nau de passatge de gran velocitat en una línia regular que estigui en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, els serveis d'inspecció adscrits a la Direcció General de la Marina Mercant o a la capitania marítima competent han de portar a terme una inspecció preliminar, consistent en la comprovació del compliment dels requisits establerts a l'annex I i una inspecció, de conformitat amb l'annex II, per cerciorar-se que el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de gran velocitat compleixen els requisits necessaris per a la seguretat de la navegació en una línia regular.

2. A sol·licitud d'un Estat membre, les companyies han de facilitar proves que els vaixells de l'apartat 1 compleixen els requisits de l'annex I abans de la inspecció preliminar, però sempre en un termini no superior a un mes abans de la inspecció preliminar.

**Article 4.** *Exempcions a l'obligació de la inspecció preliminar.*

1. En relació amb les inspeccions preliminars, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden no aplicar determinats requisits o procediments dels annexos I i II que s'hagin utilitzat en qualsevol reconeixement o inspecció anual efectuats pels serveis d'inspecció de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent durant els sis mesos anteriors, sempre que s'hagin seguit els procediments i les directrius pertinents en matèria de reconeixements específicats al SARC o altres procediments establerts per assolir el mateix objectiu. La Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent han de transmetre la informació corresponent a la base de dades d'inspeccions que esmenta l'article 10.

2. Quan un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat es vulgui adscriure a una altra línia regular, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden tenir en compte les inspeccions i els reconeixements ja efectuats anteriorment en aquest vaixell o nau quan estava en navegació en una línia regular anterior que estigui en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret. Sempre que la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent considerin concloents aquestes inspeccions i reconeixements anteriors i que aquests siguin pertinents a l'efecte de les noves condicions d'explotació, no és necessari efectuar les inspeccions que preveu l'article 3, apartat 1, abans de l'entrada en servei del vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de gran velocitat en el nou servei regular.

3. A petició d'una companyia, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden confirmar per endavant la seva conformitat amb la pertinència de les inspeccions i els reconeixements anteriors a l'efecte de les noves condicions d'explotació.

4. En els casos en què, a causa de circumstàncies imprevistes, hi hagi una necessitat de substituir urgentment un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat per garantir la continuïtat del servei, i no sigui aplicable l'apartat 2, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden permetre que el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau entrin en servei sempre que el reconeixement visual i la verificació dels documents no suscitin dubtes sobre si el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat compleix les prescripcions necessàries per a la seguretat de la navegació, i els serveis d'inspecció de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent compleixin la inspecció preliminar que preveu l'article 3, apartat 1, en el termini d'un mes.

## **Article 5.** *Inspeccions periòdiques.*

1. Els serveis d'inspecció de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent han d'efectuar una vegada cada dotze mesos una inspecció, de conformitat amb l'annex II, i una inspecció durant la navegació, no abans de transcorreguts quatre mesos però, com a molt tard, vuit mesos després de la inspecció esmentada anteriorment, i hi han d'incloure els aspectes que enumera l'annex III i, d'acord amb l'estimació professional de l'inspector, un nombre significatiu dels elements enumerats als annexos I i II que garanteixi que el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat segueix complint tots els requisits necessaris per a la seguretat de la navegació.

A l'efecte de la inspecció cada dotze mesos, esmentada al principi d'aquest apartat, es considera com a inspecció preliminar aquella que es porti a terme de conformitat amb l'article 3.

2. La inspecció cada dotze mesos de l'apartat 1 anterior es pot portar a terme juntament amb el reconeixement anual que han d'efectuar els serveis d'inspecció de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent, sempre que s'hagi efectuat segons els procediments i les directrius pertinents en matèria de reconeixements especificats al SARC o altres procediments dissenyats per assolir el mateix objectiu.

3. Els serveis d'inspecció de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent han d'efectuar també una inspecció de conformitat amb l'annex II cada vegada que el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat sigui objecte de reparacions, alteracions o modificacions d'importància, o bé d'un canvi de gestió, o també, finalment, quan es transfereixi a una altra classe. No obstant això, en cas de canvi de gestió o de transferència de classe, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden dispensar el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat de la inspecció esmentada al principi d'aquest apartat, després de tenir en compte les inspeccions efectuades abans en el vaixell de passatge de transbord rodat o en la nau de passatge de gran velocitat, sempre que la seguretat per a la navegació d'aquest vaixell o nau no es vegi afectada per aquest canvi o transferència.

## **Article 6.** *Informe de la inspecció.*

1. Una vegada finalitzada qualsevol inspecció efectuada de conformitat amb aquest Reial decret, l'inspector ha de redactar un informe de conformitat amb el que disposa l'annex IX del Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre.

2. La informació continguda en aquest informe s'ha d'enviar a la base de dades d'inspeccions que preveu l'article 10. S'ha de lliurar també una còpia de l'informe d'inspecció al capità del vaixell.

## **Article 7.** *Rectificació de deficiències, prohibició de sortida i suspensió de la inspecció.*

1. La Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent han d'adoptar les mesures necessàries perquè s'esmeni qualsevol deficiència confirmada o detectada per una inspecció efectuada de conformitat amb aquest Reial decret.

2. En cas que es detectin deficiències manifestament perilloses o que suposin un perill immediat per a la salut, la vida o la seguretat, del vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat, la seva tripulació i els passatgers, la capitania marítima competent ha d'adoptar motivadament la mesura de policia administrativa de prohibició de sortida del vaixell de passatge o la nau de passatge de gran velocitat («ordre de prohibició de sortida»), i l'ha de notificar als interessats. S'ha de lliurar també una còpia d'aquesta ordre al capità.

3. No s'ha d'aixecar l'ordre de prohibició de sortida fins que la deficiència s'hagi esmenat segons el criteri de la capitania marítima competent, o fins que aquest òrgan hagi

determinat que, amb el compliment de les condicions i els requisits que li hagi imposat, el vaixell o la nau es pot fer a la mar sense risc per a la seguretat i la salut dels passatgers o de la tripulació, ni per al vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat, ni per a altres vaixells.

4. Si una deficiència com la que esmenta l'apartat 2 no es pot esmenar immediatament en el port en què s'hagi confirmat o detectat, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden autoritzar el vaixell o la nau a dirigir-se a una drassana adequada en què la deficiència es pugui esmenar immediatament.

5. En circumstàncies excepcionals, quan l'estat general d'un vaixell de passatge de transbord rodat o d'una nau de passatge de gran velocitat sigui manifestament deficient, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden suspendre la inspecció d'aquest vaixell de passatge de transbord rodat o nau fins que la companyia adopti les mesures necessàries perquè el vaixell de passatge o la nau de gran velocitat deixin de ser notòriament perillosos per a la seguretat ni representin un perill immediat per a la vida o la salut de la seva tripulació i dels passatgers, o per assegurar-se que compleix els requisits corresponents dels convenis internacionals aplicables.

6. Si la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent acorden suspendre la inspecció de conformitat amb l'apartat 5, s'ha d'imposar automàticament al vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat una ordre de prohibició de sortida segons el que disposa l'apartat 2, que es pot aixecar quan la inspecció s'hagi reprès i hagi conclòs amb èxit i quan s'hagin complert les condicions que estableixen l'apartat 3 d'aquest article i l'article 9.2.

7. Per alleujar la congestió en un port, la capitania marítima competent pot autoritzar el trasllat d'un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat subjectes a una prohibició de sortida a una altra part del mateix port, sempre que això es pugui fer de manera segura. Tanmateix, el risc de congestió d'un port no es pot utilitzar com a criteri de decisió quan es resolgui si s'imposa o s'aixeca una ordre de prohibició de sortida. Les autoritats portuàries o els òrgans portuaris autonòmics han de facilitar l'acollida d'aquests vaixells.

## **Article 8.** *Dret a recórrer.*

1. El règim de recursos és el que preveu el capítol II del títol V de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

L'acte de prohibició de sortida del vaixell és recurrible en alçada davant la Direcció General de la Marina Mercant, a través de la capitania marítima competent.

El recurs no suspèn la immobilització, llevat del que disposa l'article 117.2 de la Llei esmentada.

2. La capitania marítima competent ha d'informar sobre els aspectes que esmenta l'apartat 1 anterior el capità del vaixell de passatge de transbord rodat o de la nau de passatge de gran velocitat subjectes a una ordre de prohibició de sortida. Quan com a conseqüència de la interposició d'un recurs es revoqui o es modifiqui una ordre de prohibició de sortida, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent han de vetllar perquè la base de dades d'inspeccions que preveu l'article 10 sigui immediatament actualitzada de conformitat amb la decisió adoptada en la via de recurs.

## **Article 9.** *Costos.*

1. En cas que les inspeccions a què es refereixen els articles 3 i 5 confirmen o revelin deficiències que justifiquin una ordre de prohibició de sortida, totes les despeses relacionades amb les inspeccions són a càrrec de la companyia.

2. No s'ha d'aixecar l'ordre de prohibició de sortida fins que els costos s'hagin reemborsat en la seva totalitat o s'hagi prestat una garantia suficient.

**Article 10.** *Transmissió d'informació a la base de dades d'inspeccions de la Comissió Europea.*

1. La Direcció General de la Marina Mercant ha d'estar connectada a la base de dades d'inspeccions de la Comissió Europea, a la qual ha de transmetre sense demora tota la informació requerida per a l'aplicació del sistema d'inspecció previst en aquest Reial decret.

2. La Direcció General de la Marina Mercant s'ha d'assegurar que la informació relacionada amb les inspeccions portades a terme de conformitat amb el que disposa aquest Reial decret, incloses les informacions relatives a deficiències i ordres de prohibició de sortida, es transfereixi sense demora a la base de dades d'inspeccions tan bon punt es formalitzi l'informe d'inspecció o s'aixequi l'ordre de prohibició de sortida. Pel que fa als detalls de la informació, s'han d'aplicar *mutatis mutandis* les disposicions de l'annex XIII del Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre.

3. La Direcció General de la Marina Mercant s'ha d'assegurar que la informació transmesa a la base de dades d'inspeccions es validi en el termini de 72 hores a l'efecte de la seva publicació.

**Article 11.** *Règim sancionador.*

Les infraccions fonamentades en les deficiències o els incompliments que esmenta aquest Reial decret donen lloc a la incoació de l'expedient sancionador corresponent, que s'ha de regir pel que disposen el títol IV del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i la normativa reguladora del procediment sancionador en matèria de marina civil.

**Disposició derogatòria.** *Derogació normativa.*

1. Queda derogat expressament el Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament sobre reconeixements obligatoris per garantir la seguretat de la navegació de determinats vaixells de passatge.

2. Així mateix, queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

**Disposició final primera.** *Modificació del Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, aprovat pel Reial decret 1737/2010, de 23 de setembre.*

El Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, aprovat pel Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre, queda modificat de la manera següent:

U. S'afegeixen tres apartats a l'article 2.

«25. «vaixell de passatge de transbord rodat»: un vaixell de passatgers dotat de sistemes que permetin embarcar i desembarcar directament els vehicles terrestres o ferroviaris pels seus propis mitjans, amb una capacitat superior a dotze passatgers;

26. «nau de passatge de gran velocitat»: una nau de passatgers definida a la regla 1 del capítol X del Conveni SOLAS 74, que transporti més de dotze passatgers;

27. «navegació de línia regular»: una sèrie de travessies efectuades per un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat entre dos ports o més, o una sèrie de travessies amb origen i destinació al mateix port sense escales intermèdies, ja sigui d'acord amb un horari conegut pel públic o bé amb un grau de regularitat o freqüència que ho converteixin en una sèrie sistemàtica reconeixible.»

Dos. A l'article 3.1 s'afegeix el paràgraf següent:

«Aquest Reglament també s'aplica a les inspeccions de vaixells de passatge de transbord rodat i naus de passatge de gran velocitat efectuades fora d'un port o d'un ancoratge durant la navegació de línia regular, de conformitat amb el que disposa l'article 14 bis.»

Tres. A l'article 13, el paràgraf introductor de l'apartat 1 té la redacció següent:

«El Ministeri de Foment, a través de la Direcció General de la Marina Mercant i de les capitanies marítimes, s'ha d'assegurar que els vaixells seleccionats per a una inspecció de conformitat amb l'article 12 o amb l'article 14 bis siguin objecte d'una inspecció inicial o d'una inspecció més detallada atenent els criteris següents:»

Quatre. S'insereix un nou article 14 bis, amb la redacció següent:

«Article 14 bis. *Inspecció de vaixells de passatge de transbord rodat i naus de passatge de gran velocitat efectuada durant la navegació de línia regular.*

1. Els vaixells de passatge de transbord rodat i les naus de passatge de gran velocitat que presten un servei regular poden optar a les inspeccions de conformitat amb els terminis i els altres requisits establerts a l'annex XVII.

2. Quan planifiqui inspeccions d'un vaixell de passatge de transbord rodat o d'una nau de passatge de gran velocitat, el Ministeri de Foment ha de tenir en consideració el programa d'operacions i manteniment d'aquest vaixell de passatge de transbord rodat o nau de passatge de gran velocitat.

3. Quan un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat se sotmetin a una inspecció de conformitat amb l'annex XVII, la inspecció s'ha de registrar en la base de dades d'inspeccions i s'ha de tenir en compte per a les finalitats dels articles 10, 11 i 12, així com per al càlcul del compliment del compromís d'inspecció de cada Estat membre. Aquesta inspecció s'ha de comptabilitzar en el nombre total d'inspeccions anuals efectuades per cada Estat membre de conformitat amb el que disposa l'article 5.

4. L'article 9, apartat 1, l'article 11, lletra a), i l'article 14 no s'apliquen als vaixells de passatge de transbord rodat ni a les naus de passatge de gran velocitat adscrits a una línia regular i inspeccionats de conformitat amb el present article.

5. La Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent s'han d'assegurar que els vaixells de passatge de transbord rodat o les naus de passatge de gran velocitat que estiguin subjectes a una inspecció addicional de conformitat amb l'article 11, lletra b), se seleccionin per a una inspecció segons el que disposa l'annex I, part II, 3A, lletra c), i 3B, lletra c). Les inspeccions efectuades en virtut d'aquest apartat no afecten l'interval d'inspecció que estableix l'apartat 2 de l'annex XVII.

6. L'inspector de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent pot accedir al fet que, en el transcurs de la inspecció d'un vaixell de passatge de transbord rodat o d'una nau de passatge de gran velocitat, l'acompanyi, en qualitat d'observador, un inspector de l'Estat del port d'un altre Estat membre. Quan el pavelló del vaixell sigui el d'un Estat membre, el Ministeri de Foment ha de convidar, amb la sol·licitud prèvia, un representant de l'Estat del pavelló perquè acompanyi la inspecció en qualitat d'observador.»

Cinc. Se suprimeix l'apartat 3 de l'article 15.

Sis. L'article 16.1 té la redacció següent:

«1. El capità marítim competent ha de denegar l'accés als seus ports i ancoratges als vaixells següents:

a) Els que enarborin el pavelló d'un Estat l'índex d'immobilitzacions del qual correspongui a la llista negra establerta 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 més de dues vegades durant els 36 mesos precedents en un port o un ancoratge d'un Estat membre o d'un Estat part del MA de París.

b) Els que enarborin el pavelló d'un Estat l'índex d'immobilitzacions del qual correspongui a la llista grisa establerta 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 més de dues vegades durant els 24 mesos precedents en un port o un ancoratge d'un Estat membre o d'un Estat part del MA de París.

El paràgraf primer no és aplicable a les situacions que descriu l'article 22, apartat 5.

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

Set. S'introdueix un nou annex XVII, i l'actual annex XVII («Taula de correspondències») passa a ser l'annex XVIII, amb el text següent:

## «ANNEX XVII

### **Inspecció de vaixells de passatge de transbord rodat i naus de passatge de gran velocitat en un servei regular**

1.1 Abans que un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat comenci a prestar servei en una línia regular a la qual sigui aplicable aquest Reial decret, els serveis d'inspecció de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent han de portar a terme una inspecció, de conformitat amb l'article 3, apartat 1, d'aquest Reial decret, per cerciorar-se que el vaixell o la nau compleixen els requisits necessaris per a la seguretat de l'explotació d'un servei regular.

1.2 Quan un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat passin a prestar un servei de línia regular diferent, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden tenir en compte les inspeccions prèvies efectuades durant els últims vuit mesos al vaixell o la nau per un altre Estat membre en relació amb un altre servei de línia regular al qual sigui aplicable aquest Reial decret, sempre que, en cada cas, els òrgans administratius esmentats considerin que aquestes inspeccions prèvies són adequades a l'efecte de les noves condicions de navegació i que, durant aquestes inspeccions, es van complir els requisits necessaris per garantir la seguretat de l'explotació d'un servei de línia regular. No és necessari efectuar les inspeccions que preveu el punt 1.1 abans que el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat comenci a prestar servei en la nova línia regular.

1.3 En els casos en què, a causa de circumstàncies imprevistes, es faci necessària i urgent la ràpida utilització d'un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat en substitució d'un altre per garantir la continuïtat del servei i no sigui aplicable el punt 1.2, la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent poden permetre que el vaixell o la nau entrin en servei sempre que la inspecció visual i la verificació dels documents no suscitin dubtes sobre si el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat compleixen les prescripcions necessàries per a la seguretat de la navegació, i que els òrgans administratius esmentats portin a terme la inspecció que preveu l'article 3, apartat 1, d'aquest Reial decret en el termini d'un mes.

2. Els serveis d'inspecció de la Direcció General de la Marina Mercant o la capitania marítima competent, un cop l'any, però no abans de quatre mesos i no

més tard de vuit mesos a partir de la inspecció anterior, han de portar a terme una inspecció, que inclogui els requisits de l'annex II d'aquest Reial decret i del Reglament (UE) núm. 428/2010 de la Comissió, segons escaigui, i una altra inspecció durant la navegació. Aquesta última inspecció ha d'incloure els elements que enumera l'annex III d'aquest Reial decret i un nombre dels elements que enumeren els annexos I i II de la Directiva esmentada que sigui suficient, segons el criteri professional de l'inspector, per garantir que el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat segueixen complint tots els requisits necessaris per a la seguretat de la navegació.

3. Quan un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat no s'hagin inspeccionat de conformitat amb el que estableix el punt 2, el vaixell o la nau es consideren com a prioritat I.

4. Als efectes del que disposa el punt 2, lletra a), d'aquest annex, es considera com a inspecció una inspecció efectuada de conformitat amb el punt 1.1.»

#### **Disposició final segona.** *Títol competencial.*

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

#### **Disposició final tercera.** *Facultat de desplegament.*

S'autoritza el ministre de Foment a dictar les disposicions que siguin necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret.

#### **Disposició final quarta.** *Incorporació del dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al nostre ordenament jurídic intern la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlament Europeu i del Consell sobre un sistema d'inspeccions per garantir la seguretat en l'explotació de vaixells de passatge de transbord rodat i naus de passatge de gran velocitat en servei regular i per la qual es modifica la Directiva 2009/16/CE i es deroga la Directiva 1999/35/CE del Consell.

#### **Disposició final cinquena.** *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 20 de desembre de 2019.

FELIPE R.

El ministre de Foment,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

### **ANNEX I**

#### **Requisits específics per a vaixells en navegació de línia regular (de conformitat amb el que disposen els articles 3 i 5)**

Cal verificar el següent:

1. Que s'ha facilitat al capità la informació oportuna sobre els sistemes de guia per a la navegació existents en terra i altres sistemes d'informació que el puguin ajudar a dirigir la travessia amb seguretat, abans que el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat es faci a la mar, i que el capità utilitza els sistemes d'informació i guia per a la navegació creats pels estats membres;

2. Que s'apliquen les disposicions pertinents dels apartats 2 a 6 de la circular MSC 699, «Directrius revisades sobre les instruccions de seguretat per als passatgers», de 17 de juliol de 1995;

3. Que en un lloc d'accés fàcil s'exhibeix un quadre amb l'organització de les tasques a bord que conté:

- a) l'horari de serveis al mar i al port, i
- b) el nombre màxim d'hores de treball i mínim d'hores de descans exigides al personal de guàrdia;

4. Que el capità no té limitada la seva capacitat per prendre qualsevol decisió que, d'acord amb el seu criteri professional, sigui necessària per a la seguretat de la navegació i el funcionament del vaixell o la nau, en especial en condicions de mal temps i mar agitada;

5. Que el capità porta un registre de les activitats i els incidents de la navegació que siguin importants per a la seguretat de la navegació;

6. Que qualsevol avaria o deformació permanent de les portes exteriors del folre o les corresponents xapes del casc que pugui afectar la integritat del vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat, i qualssevol deficiències en els mitjans de subjecció d'aquestes portes, es notifiquen ràpidament tant a l'administració de l'Estat d'abanderament com a l'Estat rector del port, i es reparen ràpidament a satisfacció d'aquests;

7. Que es disposa d'un pla de travessia actualitzat abans de la sortida del vaixell de passatge de transbord rodat o de la nau de passatge de gran velocitat i que en l'elaboració d'aquest pla de viatge s'han tingut en compte totes les directrius que recull la Resolució A.893(21) de l'Assemblea de l'OMI, de 25 de novembre de 1999, sobre «Directrius per a la planificació de viatges»;

8. Que la informació general sobre els serveis i l'assistència de què disposen les persones grans i discapacitades a bord es dona a conèixer als passatgers i es mostra en formats adequats per als qui pateixin alguna deficiència visual.

## ANNEX II

### Procediments per a inspeccions (de conformitat amb els articles 3 i 5)

1. Les inspeccions han de garantir que es compleixen les prescripcions legals, expedides per l'Estat d'abanderament o en nom seu, en particular les relacionades amb la construcció, la subdivisió i l'estabilitat, la maquinària i les instal·lacions elèctriques, la càrrega, l'estabilitat, la protecció contra incendis, el nombre màxim de passatgers, els dispositius salvavides i el transport de mercaderies perilloses, les radiocomunicacions i la navegació. Les inspeccions han d'incloure a aquest efecte:

- engegada del generador d'emergència,
- inspecció de l'enllumenat d'emergència,
- inspecció de la font d'alimentació d'emergència de les instal·lacions de ràdio,
- assaig de la instal·lació de megafonia,
- exercici de lluita contra incendis, inclosa la demostració de la capacitat d'utilitzar vestits de bombers,
- funcionament de la bomba contra incendis d'emergència, amb dues mànegues contra incendis connectades al col·lector,
- assaig dels comandaments a distància d'aturada d'emergència que controlen el subministrament de combustible a les calderes i la maquinària principal i auxiliar i accionen els ventiladors,
- assaig dels comandaments a distància i els comandaments locals de tancament de les vàlvules de papallona contra incendis,
- assaig dels sistemes de detecció d'incendis i l'alarma contra incendis,
- assaig de tancament de les portes contra incendis,
- accionament de les bombes de sentina,

- el tancament de les portes de mampara estanca; tant a distància com mitjançant un comandament local,
- demostració que els membres clau de la tripulació estan familiaritzats amb els plans de lluita contra avaries,
- arriament i posada en flotació d'almenys un bot de rescat i un bot salvavides, posada en marxa i assaig del sistema de propulsió i govern d'aquests, recuperació i col·locació dels bots en el seu lloc d'estiba a bord,
- comprovació de l'inventari de tots els bots salvavides i bots de rescat,
- assaig dels aparells de govern principal i auxiliar del vaixell o la nau.

2. En les inspeccions s'ha d'examinar el coneixement i l'eficàcia dels tripulants en relació amb els procediments de seguretat i en cas d'emergència, el manteniment, els hàbits de treball, la seguretat dels passatgers, els procediments del pont i les operacions relacionades amb la càrrega i els vehicles. S'ha de comprovar la capacitat dels mariners de comprendre i, si s'escau, de donar ordres i instruccions i informar els seus superiors en la llengua de treball comuna indicada al diari de navegació. S'ha de comprovar l'acreditació escrita del fet que els membres de la tripulació han superat una formació especial, en particular en les àrees següents:

- control de multituds,
- familiarització,
- formació en seguretat destinada al personal que presta assistència directament al passatge en els espais de passatgers i, en particular, a les persones grans i discapacitades en situació d'emergència,
- gestió de crisis i comportament humà.

En la inspecció s'ha de determinar si els sistemes de torns provoquen una fatiga exagerada, especialment en el personal de guàrdia.

3. Els títols dels tripulants que prestin servei en els vaixells inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret han de complir les disposicions del Reial decret 973/2009, de 12 de juny, pel qual es regulen les titulacions professionals de la marina mercant.

### ANNEX III

#### **Procediments per portar a terme inspeccions durant la navegació de línia regular (de conformitat amb l'article 5)**

Quan es facin inspeccions durant un servei regular s'ha de comprovar el següent:

1. Informació sobre els passatgers.

Que no se supera el nombre de passatgers que està autoritzat a transportar el vaixell de passatge de transbord rodat o la nau de passatge de gran velocitat (d'ara endavant, «vaixell») i que el registre de la informació sobre els passatgers és conforme al Reial decret 665/1999, de 23 d'abril, pel qual es regula el Registre de les persones que viatgen a bord de vaixells de passatge. S'ha de comprovar com es facilita al capità la informació sobre el nombre total de passatgers i, si s'escau, com s'inclouen en el total del viatge de retorn els passatgers que facin una travessia d'anada i tornada sense desembarcar.

2. Informació sobre càrrega i estabilitat.

Que hi ha instal·lades i s'utilitzen marques de calat, segons escaigui. S'ha de comprovar que s'han pres mesures per evitar la sobrecàrrega del vaixell i que no està submergida la línia de càrrega de compartimentació apropiada. S'ha de verificar que s'avalua degudament la càrrega i l'estabilitat. S'ha de comprovar que s'han pesat de manera adequada els vehicles i la resta de la càrrega i que les xifres es transmeten al capità per a la seva utilització en les avaluacions de la càrrega i l'estabilitat. S'ha de

comprovar que hi ha plans de lluita contra avaries exposats permanentment i que s'han facilitat als oficials manuals sobre la lluita contra avaries.

### 3. Seguretat per a la navegació.

Que se segueix el procediment per garantir que el vaixell compleix les condicions de seguretat necessàries per fer-se a la mar abans que surti de port, la qual cosa ha d'incloure un procediment pel qual s'informi expressament que estan tancades totes les portes del folre estanques a l'aigua i la intempèrie. S'ha de comprovar que totes les portes de la coberta de vehicles estan tancades abans que el vaixell surti de port o que es mantenen obertes únicament el temps necessari per permetre tancar la visera de porta de proa, s'han de verificar els mecanismes de tancament de les portes de proa, popa i costats, així com els llums indicadors i les càmeres de televisió de vigilància que mostrin la situació de les portes en el pont de navegació. S'ha de determinar i notificar qualsevol dificultat en el funcionament dels llums indicadors, especialment pel que fa als interruptors de les portes.

### 4. Consignes de seguretat.

Que les consignes de seguretat rutinàries i l'exhibició d'instruccions per a procediments d'emergència estan en l'idioma o idiomes adequats. S'ha de comprovar que al principi del viatge es donen les consignes de seguretat, i que aquestes es poden sentir en tots els espais públics, incloses les cobertes exposades, a què els passatgers tenen accés.

### 5. Anotacions en el diari de navegació.

Que s'examina el diari de navegació per comprovar si s'hi han anotat el tancament de les portes estanques a l'aigua i la intempèrie situades a proa, a popa i a altres llocs, els exercicis de tancament de les portes estanques de compartimentació, les proves de l'aparell de govern, etc. També s'ha de comprovar que s'anoten els calats, el francbord i les dades d'estabilitat, així com la llengua comuna de la tripulació.

### 6. Mercaderies perilloses.

S'ha de comprovar l'aplicació de la normativa pertinent a qualsevol càrrega perillosa o contaminant. En particular, s'ha de verificar que s'ha fet una declaració sobre les mercaderies perilloses i contaminants transportades, que hi ha un manifest o un pla d'estiba que mostra la seva situació a bord, que el transport d'aquesta càrrega particular està permès en vaixells de passatge, i que les mercaderies perilloses i contaminants estan adequadament marcades, etiquetades, estibades, subjectes i separades.

S'ha de comprovar que els vehicles que transporten mercaderies perilloses o contaminants porten els rètols indicatius adequats i estan ben subjectes. S'ha de verificar que, quan es transporten mercaderies perilloses o contaminants, hi ha disponible en terra una còpia del manifest o el pla d'estiba. S'ha de comprovar que el capità coneix les obligacions en matèria de notificació derivades del Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix el sistema de seguiment i de la informació sobre el trànsit marítim, així com les instruccions sobre els procediments d'emergència i primers auxilis en cas d'incident amb mercaderies perilloses o contaminants marins. S'ha de comprovar que els mitjans de ventilació de les cobertes de vehicles estan funcionant en tot moment, que incrementen la seva potència quan els motors dels vehicles estan en marxa i que hi ha instal·lat un sistema indicador que mostra en el pont si funciona la ventilació de la coberta de vehicles.

### 7. Subjecció dels vehicles de mercaderies.

S'ha de comprovar com estan subjectes els vehicles de mercaderies, per exemple, estibats en bloc o amb una trinca individual. També s'ha de verificar si s'han proveït suficients punts de sujecció reforçats. S'han d'examinar els sistemes de sujecció dels vehicles de mercaderies en condicions de mal temps o quan es preveu temporal. S'ha de

comprovar el mètode de subjecció d'autocars i motocicletes, si n'hi ha. S'ha de comprovar l'existència d'un manual de subjecció de la càrrega a bord del vaixell.

## 8. Cobertes de vehicles.

S'ha de comprovar si els espais de categoria especial i de càrrega rodada són objecte d'un sistema de rondes o estan vigilats per un circuit de televisió de manera que es pugui observar el moviment dels vehicles en males condicions meteorològiques i l'entrada no autoritzada de passatgers. S'ha de verificar que les entrades i les portes contra incendis es mantenen tancades i que s'han col·locat cartells d'avís per impedir l'entrada de passatgers en les cobertes de vehicles quan el vaixell és al mar.

## 9. Tancament de les portes estanques.

S'ha de comprovar que se segueixen les indicacions que consten a les instruccions operacionals en relació amb les portes estanques de compartimentació. S'ha de verificar que es fan els exercicis prescrits. S'ha de confirmar que el control de les portes estanques des del pont es verifica, quan és possible, de manera «local». S'ha de comprovar que les portes es mantenen tancades en condicions de visibilitat restringida o altres situacions perilloses. S'ha de comprovar que s'ensenya als tripulants la manera correcta d'accionar les portes, i que aquests són conscients del perill que implica la seva mala utilització.

## 10. Patrulles contra incendis.

Que hi ha un sistema eficient de patrulles que permet detectar ràpidament qualsevol conat d'incendi. Les patrulles han d'incloure els espais de categoria especial on no hi hagi instal·lat un sistema fix de detecció i alarma contra incendis. Aquests espais poden estar ja patrullats de conformitat amb el que indica el punt 8.

## 11. Comunicacions en cas d'emergència.

Que en el quadre d'obligacions hi ha suficients tripulants per assistir els passatgers en una situació d'emergència, que es poden identificar amb facilitat i que són capaços de comunicar-se amb els passatgers si es produeix una emergència, tenint en compte una combinació adequada i apropiada dels factors següents:

- a) la llengua o llengües apropiades de les principals nacionalitats dels passatgers transportats en una ruta concreta;
- b) la probabilitat que la utilització d'un vocabulari anglès elemental d'instruccions bàsiques pugui proporcionar un mitjà de comunicació amb un passatger que necessiti assistència, en cas que el passatger i el membre de la tripulació no comparteixin una llengua comuna;
- c) la possible necessitat de comunicar-se per algun altre mitjà en una emergència (per exemple, mitjançant una demostració, signes amb les mans, o cridant l'atenció sobre la localització d'instruccions, llocs de reunió, dispositius salvavides o vies d'evacuació, quan no sigui pràctica la comunicació verbal);
- d) la mesura en què s'han impartit als passatgers instruccions completes de seguretat en la seva llengua o llengües natives;
- e) les llengües en què es puguin difondre les consignes de seguretat durant una emergència o un exercici per transmetre als passatgers les orientacions essencials i facilitar-los l'assistència per part de la tripulació.

## 12. Llengua de treball comuna als tripulants.

Que s'ha establert una llengua de treball que garanteixi el comportament eficaç de la tripulació en relació amb la seguretat, i que aquesta llengua de treball es fa constar oportunament en el diari de navegació del vaixell.

13. Equip de seguretat.

Que es fa el manteniment dels dispositius salvavides i de lluita contra incendis, incloses les portes contra incendis i altres elements de protecció estructural contra el foc que es puguin inspeccionar amb facilitat. Que estan exposats permanentment els plans del sistema de lluita contra incendis, o que s'han facilitat als oficials del vaixell manuals que continguin una informació equivalent. Que l'estiba de les armilles salvavides és correcta i que s'identifiquen fàcilment els emplaçaments de les armilles salvavides infantils. Que la càrrega dels vehicles no entorpeix el funcionament dels dispositius de lluita contra incendis, els tancaments d'emergència ni els controls de les vàlvules de temporal, etc., que puguin estar situats a les cobertes de vehicles.

14. Equip de navegació i equip radioelèctric.

S'ha de comprovar el funcionament correcte dels equips de navegació i de comunicacions radioelèctriques, incloses les radiobalises de localització de sinistres (RLS).

15. Enllumenat d'emergència suplementari.

S'ha de comprovar que hi ha instal·lat un enllumenat d'emergència suplementari quan això estigui prescrit, i que es porta un registre de les seves fallades.

16. Mitjans d'evacuació.

Que les vies d'evacuació estan marcades d'acord amb les prescripcions aplicables i il·luminades tant des de les fonts d'energia elèctrica principal com des de les d'emergència. Que s'han adoptat mesures per evitar que els vehicles obstaculitzin les vies d'evacuació quan aquestes travessen les cobertes de vehicles o hi passen. També s'ha de comprovar que es mantenen expedites les sortides, en especial les de les botigues lliures d'impostos, que de vegades estan bloquejades per un excés de mercaderies.

17. Neteja de la cambra de màquines.

Que la cambra de màquines es manté neta, de conformitat amb els procediments de manteniment.

18. Eliminació i gestió d'escombraries.

Que els sistemes utilitzats per a la manipulació i l'eliminació d'escombraries són satisfactoris.

Que hi ha i es compleix el pla de gestió d'escombraries.

Que s'inspecciona el llibre d'escombraries.

19. Pla de manteniment.

Que totes les companyies tenen una sèrie d'ordres permanents, amb un sistema de manteniment planificat, per a totes les zones relacionades amb la seguretat, incloses les portes de proa i popa i les obertures dels costats juntament amb els seus mecanismes de tancament, així com la cambra de màquines i l'equip de seguretat. Que hi ha plans per a la comprovació periòdica de tots els elements, a fi de mantenir les normes de seguretat al nivell més elevat possible. Que hi ha procediments per registrar deficiències i confirmar que s'han rectificat, de manera que el capità i la persona designada en terra, que ha de formar part de la gerència de la companyia, coneguin aquestes deficiències i el fet que s'han esmenat en un termini especificat. Que la comprovació periòdica del funcionament dels mecanismes de tancament de les portes exteriors i interiors de proa inclou els indicadors, els equips de vigilància i qualssevol embornals situats als espais entre la visera de proa i la porta interior i, en especial, els mecanismes de tancament i els sistemes hidràulics associats a aquests.

20. Travessia.

Quan es faci una travessia s'ha d'aprofitar l'ocasió per determinar si hi ha a bord un nombre excessiu de persones, si la disponibilitat de seients és suficient i si els passadissos, les escales i les sortides d'emergència estan bloquejats amb equipatges o passatgers sense seient. És necessari comprovar que no queden passatgers a la coberta de vehicles abans que el vaixell es faci a la mar i que no tornen a tenir-hi accés fins a immediatament abans de l'amarratge.