

Real Decreto 733/2019, de 20 de diciembre, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 306, de 21 de diciembre de 2019
Referencia: BOE-A-2019-18361

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
<i>Artículos</i>	4
Artículo 1. Ámbito de aplicación.	4
Artículo 2. Definiciones.	4
Artículo 3. Inspecciones preliminares.	5
Artículo 4. Exenciones a la obligación de la inspección preliminar.	6
Artículo 5. Inspecciones periódicas.	6
Artículo 6. Informe de la inspección.	7
Artículo 7. Rectificación de deficiencias, prohibición de salida y suspensión de la inspección.	7
Artículo 8. Derecho a recurrir.	8
Artículo 9. Costes.	8
Artículo 10. Transmisión de información a la base de datos de inspecciones de la Comisión Europea.	8
Artículo 11. Régimen sancionador.	8
<i>Disposiciones derogatorias</i>	9
Disposición derogatoria. Derogación normativa.	9

<i>Disposiciones finales</i>	9
Disposición final primera. Modificación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.....	9
Disposición final segunda. Título competencial.....	11
Disposición final tercera. Facultad de desarrollo.....	12
Disposición final cuarta. Incorporación del derecho de la Unión Europea.....	12
Disposición final quinta. Entrada en vigor.....	12
ANEXO I. Requisitos específicos para buques en navegación de línea regular (conforme a lo dispuesto en los artículos 3 y 5).....	12
ANEXO II. Procedimientos para inspecciones (conforme a los artículos 3 y 5).....	13
ANEXO III. Procedimientos para llevar a cabo inspecciones durante la navegación de línea regular (conforme al artículo 5).....	14

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

Se ha constatado que el marco jurídico de la Unión Europea sobre seguridad de los buques de pasaje ha logrado alcanzar un nivel común de seguridad para dichos buques dentro del citado ámbito.

Por otra parte, en función del modo en el que ha ido evolucionando a lo largo del tiempo la normativa europea sobre esta materia de protección de la seguridad marítima y de la vida humana en el mar, se ha detectado también un cierto grado de solapamiento y duplicación que debería ser corregido, con el fin de reducir las cargas que recaen sobre las navieras y de racionalizar el esfuerzo requerido por las Administraciones marítimas de los Estados miembros.

Es un hecho constatado que la mayor parte de los Estados miembros ya combinan en lo posible los reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad en la explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado adscritos a un servicio de línea regular con otros tipos de reconocimientos e inspecciones, tales como los propios del Estado de abanderamiento y también los del Estado rector del puerto.

Por lo tanto, con la finalidad de armonizar y seleccionar el esfuerzo inspector de las Administraciones marítimas y aprovechar al máximo la vida útil de explotación comercial de los buques –todo ello sin merma de seguridad marítima–, los buques sujetos de hecho a inspecciones de control por el Estado rector del puerto deben ser transferidos al ámbito de aplicación del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

En esta línea de racionalización y simplificación de esfuerzos, el ámbito de aplicación de este real decreto, mediante el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de noviembre de 2017 sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE, debe circunscribirse a los buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad que prestan servicios regulares entre puertos situados en un mismo Estado miembro o entre un puerto situado en un Estado miembro y un puerto de un tercer Estado cuando el pabellón del buque sea el mismo que el del Estado miembro de que se trate.

En otro orden de cosas, el concepto de Estado de acogida fue introducido por la Directiva 1999/35/CE (incorporada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje, que ahora se deroga) para facilitar la cooperación con terceros países y se estima ahora que dicho concepto ha dejado de ser pertinente y debe suprimirse.

En lo que atañe a la Directiva 2009/16/CE (incorporada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles), se considera que debe ser modificada para garantizar que se mantienen el contenido y la frecuencia de las inspecciones a los buques de pasaje que se encuentran en su ámbito de aplicación. A tal efecto, se deben incluir en la regulación española reglas específicas para las inspecciones de los buques de pasaje de referencia cuando estén adscritos a una línea regular y deban ser objeto de inspecciones por el Estado rector del Puerto.

Por todo ello, a fin de mejorar e incrementar la claridad y coherencia jurídicas, se deroga el Real Decreto 1907/2000 y se modifica el Real Decreto 1737/2010, al haberse derogado y modificado –respectivamente–, la Directiva 1999/35/CE y la Directiva 2009/16/CE.

Por último, debe precisarse que la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva mediante este real decreto se ajusta a los criterios de necesidad, eficiencia, proporcionalidad, seguridad jurídica y transparencia que integran los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El cumplimiento de los principios de eficiencia y proporcionalidad se justifica en la necesidad de llevar a cabo la transposición de la Directiva 2017/2109 (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, lo cual precisa de una norma con rango de real decreto en virtud de la habilitación recogida en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre de 2011, no existiendo normas de rango superior que puedan verse afectadas y al llevarse a cabo la modificación de una norma con rango de real decreto.

La transparencia en la elaboración de esta norma queda garantizada al haberse cumplimentado los trámites de consulta previa y audiencia a los ciudadanos.

La necesidad y oportunidad de aprobar la norma es consecuencia de la obligación que tiene el Estado español, en su calidad de Estado miembro de la Unión Europea, de transponer las directivas comunitarias.

Por último, la seguridad jurídica queda perfectamente garantizada por la rigurosa observancia del procedimiento de elaboración de disposiciones generales que se verifica en esta norma.

La aprobación de esta norma encuentra encaje en los supuestos previstos en el artículo 21, apartado 3, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, al tratarse de una reglamentación de carácter eminentemente técnico, cuyas prescripciones no condicionaran las nuevas orientaciones políticas derivadas del nuevo Gobierno. A su vez, teniendo en cuenta el objeto de la norma, concurren razones de interés general, al incorporar al ordenamiento jurídico español una directiva comunitaria europea y por el hecho de que su aprobación implicará una mejora en la seguridad en la navegación marítima.

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.20.^a de la Constitución española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante y en virtud de la habilitación recogida en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de diciembre de 2019,

DISPONGO:

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplica a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que, siendo de pabellón español, lleven a cabo navegación de línea regular entre puertos españoles y puertos extranjeros, o bien que, con independencia de su pabellón, realicen travesías nacionales en navegación de línea regular en zonas marítimas en las que los buques de clase «A» puedan operar, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

2. Este real decreto no se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad incluidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

1) «Buque de pasaje de transbordo rodado», un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros.

2) «Nave de pasaje de gran velocidad»: una nave de pasajeros definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, y que transporte más de doce pasajeros.

3) «Convenio SOLAS 74», el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, incluidos los protocolos y enmiendas al mismo, en su versión actualizada.

4) «Código de naves de gran velocidad», el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» contenido en la Resolución del Comité de Seguridad Marítima MSC.36(63) de la OMI, de 20 de mayo de 1994, o el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» de 2000 (Código NGV 2000), contenido en la Resolución MSC.97(73) de la OMI, de diciembre de 2000, en su versión actualizada.

5) «SARC», las Directrices de la OMI para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, en su versión actualizada.

6) «Navegación de línea regular», una serie de travesías efectuadas por buques de pasaje de transbordo rodado o naves de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea de acuerdo con un horario conocido por el público o bien con un grado de regularidad o frecuencia que las convierten en una serie sistemática reconocible.

7) «Zona marítima», cualquier zona marítima o ruta marítima establecida según lo dispuesto en el artículo 4 del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio.

8) «Certificados»:

a) En lo que atañe a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías internacionales, los certificados de seguridad expedidos de conformidad con el Convenio SOLAS 74 o con el Código de naves de gran velocidad, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos.

b) En lo que atañe a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías nacionales, los certificados de seguridad expedidos conforme al Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos.

9) «Administración del Estado de abanderamiento»: las autoridades competentes del Estado en el que esté abanderado el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad.

10) «Travesía nacional»: toda travesía en zona marítima entre un puerto español y el mismo puerto u otro puerto español.

11) «Compañía»: la persona física o jurídica que tiene a su cargo las obligaciones y responsabilidades que impone el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) en su versión actualizada o, en los casos en los que no sea aplicable el capítulo IX del Convenio SOLAS 74, el propietario del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad o cualquier otra persona física o jurídica, tales como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad.

12) «Inspector»: un empleado público o cualquier otra persona facultada por la Dirección General de la Marina Mercante para llevar a cabo las inspecciones previstas en este real decreto que cumpla los criterios mínimos especificados en el anexo XI del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, y que respondan de su actividad inspectora ante la Dirección General de la Marina Mercante o ante la Capitanía Marítima competente.

13) «Autoridad competente del Estado español», la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas, jerárquicamente dependientes de dicho Centro Directivo.

Artículo 3. *Inspecciones preliminares.*

1. Con anterioridad a la entrada en servicio de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad en una línea regular que se encuentre en el ámbito de aplicación de este real decreto, los servicios de Inspección adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante o a la Capitanía Marítima competente llevarán a cabo una inspección preliminar, consistente en la comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el anexo I y una inspección, de conformidad con el anexo II, para cerciorarse de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de gran velocidad cumplen los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación en una línea regular.

2. A solicitud de un Estado miembro, las compañías deberán facilitar pruebas de que los buques del apartado 1 cumplen los requisitos del anexo I con antelación a la inspección preliminar, pero siempre en un plazo no superior a un mes antes de la inspección preliminar.

Artículo 4. *Exenciones a la obligación de la inspección preliminar.*

1. En relación con las inspecciones preliminares, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrá no aplicar determinados requisitos o procedimientos de los anexos I y II que hayan sido utilizados en cualquier reconocimiento o inspección anual realizada por los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente durante los seis meses anteriores, siempre que se hayan seguido los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en el SARC u otros procedimientos establecidos para alcanzar el mismo objetivo. La Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente transmitirán la información correspondiente a la base de datos de inspecciones que se menciona en el artículo 10.

2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad vaya a adscribirse a otra línea regular, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrán tener en cuenta las inspecciones y reconocimientos ya realizados anteriormente en dicho buque o nave cuando estaba en navegación en una línea regular anterior que se encuentre en el ámbito de aplicación de este real decreto. Siempre que la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente consideren concluyentes estas inspecciones y reconocimientos anteriores y que éstos sean pertinentes a efectos de las nuevas condiciones de explotación, no será necesario realizar las inspecciones contempladas en el artículo 3, apartado 1, con anterioridad a la entrada en servicio del buque de pasaje de transbordo rodado o nave de gran velocidad en el nuevo servicio regular.

3. A petición de una compañía, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrán confirmar por adelantado su conformidad con la pertinencia de las inspecciones y reconocimientos anteriores a efectos de las nuevas condiciones de explotación.

4. En los casos en que, debido a circunstancias imprevistas, exista una necesidad de sustituir urgentemente un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad para garantizar la continuidad del servicio, y no sea de aplicación el apartado 2, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrán permitir que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave entren en servicio siempre que el reconocimiento visual y la verificación de los documentos no susciten dudas acerca de si el buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad cumple las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente completen la inspección preliminar prevista en el artículo 3, apartado 1, en el plazo de un mes.

Artículo 5. *Inspecciones periódicas.*

1. Los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente realizarán una vez cada doce meses una inspección, de conformidad con el anexo II, y una inspección durante la navegación, no antes de transcurridos cuatro meses pero, a más tardar, ocho meses después de la inspección anteriormente mencionada e incluirá los extremos enumerados en el anexo III y, de acuerdo con la estimación profesional del inspector, un número significativo de los elementos enumerados en los anexos I y II que garantice que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad sigue cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.

A los efectos de la inspección cada doce meses, mencionada al principio de este apartado, se considerará como inspección preliminar aquella que se lleve a cabo de conformidad con el artículo 3.

2. La inspección cada doce meses del apartado 1 anterior podrá llevarse a cabo junto con el reconocimiento anual que efectuarán los servicios de inspección de la Dirección

General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente, siempre que se haya efectuado según los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en el SARC o a otros procedimientos diseñados para alcanzar el mismo objetivo.

3. Los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente efectuarán también una inspección de conformidad con el anexo II cada vez que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad sea objeto de reparaciones, alteraciones o modificaciones de importancia, o bien de un cambio de gestión, o también, por último, cuando sea transferido a otra clase. No obstante, en caso de cambio de gestión o de transferencia de clase la Dirección General de la Marina Mercante o Capitanía Marítima competente podrán dispensar al buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad de la inspección mencionada al principio del presente apartado, tras tener en cuenta las inspecciones realizadas con anterioridad en el buque de pasaje de transbordo rodado o en la nave de pasaje de gran velocidad, siempre que la seguridad para la navegación de dicho buque o nave no se vea afectada por ese cambio o transferencia.

Artículo 6. *Informe de la inspección.*

1. Una vez finalizada cualquier inspección realizada de conformidad con este real decreto, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IX del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

2. La información contenida en dicho informe se enviará a la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10. Se entregará también una copia del informe de inspección al capitán del buque.

Artículo 7. *Rectificación de deficiencias, prohibición de salida y suspensión de la inspección.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente adoptarán las medidas necesarias para que se subsane cualquier deficiencia confirmada o detectada por una inspección realizada de conformidad con este real decreto.

2. En caso de que se detecten deficiencias manifiestamente peligrosas o que supongan un peligro inmediato para la salud, la vida o la seguridad, del buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, su tripulación y los pasajeros, la Capitanía Marítima competente adoptará motivadamente la medida de policía administrativa de prohibición de salida del buque de pasaje o la nave de pasaje de gran velocidad («orden de prohibición de salida»), notificándose a los interesados. Se entregará también una copia de dicha orden al capitán.

3. No se levantará la orden de prohibición de salida hasta que la deficiencia haya sido subsanada a criterio de la Capitanía Marítima competente, o hasta que dicho órgano haya determinado que, cumpliendo las condiciones y requisitos que le sean impuestos por el mismo, el buque o la nave puede hacerse a la mar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros o de la tripulación, ni para el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, ni para otros buques.

4. Si una deficiencia como la mencionada en el apartado 2 no puede subsanarse inmediatamente en el puerto en que haya sido confirmada o detectada, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrán autorizar al buque o la nave a dirigirse a un astillero adecuado en el que la deficiencia pueda ser inmediatamente subsanada.

5. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad sea manifiestamente deficiente, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrán suspender la inspección de dicho buque de pasaje de transbordo rodado o nave hasta que la compañía adopte las medidas necesarias para que el buque de pasaje o la nave de gran velocidad dejen de ser notoriamente peligrosos para la seguridad ni representen un peligro inmediato para la vida o la salud de su tripulación y de los pasajeros, o para asegurarse de que cumple los requisitos correspondientes de los Convenios Internacionales aplicables.

6. Si la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente acordaran suspender la inspección de conformidad con el apartado 5, se impondrá automáticamente al buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad una orden de prohibición de salida según lo dispuesto en el apartado 2, que podrá levantarse cuando la inspección se haya reanudado y concluido con éxito y cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas en el apartado 3 del presente artículo y en el artículo 9.2.

7. Para aliviar la congestión en un puerto, la Capitanía Marítima competente podrá autorizar el traslado de un buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una prohibición de salida a otra parte del mismo puerto, siempre que ello pueda hacerse de forma segura. Sin embargo, el riesgo de congestión de un puerto no podrá utilizarse como criterio de decisión cuando se resuelva si se impone o se levanta una orden de prohibición de salida. Las Autoridades portuarias u órganos portuarios autonómicos facilitarán la acogida de dichos buques.

Artículo 8. *Derecho a recurrir.*

1. El régimen de recursos será el previsto en el Capítulo II del Título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El acto de prohibición de salida del buque será recurrible en alzada ante la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Capitanía Marítima competente.

El recurso no suspenderá la inmovilización, salvo lo dispuesto en el artículo 117. 2 de la citada ley.

2. La Capitanía Marítima competente informará sobre los extremos mencionados en el apartado 1 anterior al capitán del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una orden de prohibición de salida. Cuando, como consecuencia de la interposición de un recurso se revoque o se modifique una orden de prohibición de salida, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente velarán por que la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10 sea inmediatamente actualizada en consonancia con la decisión adoptada en vía de recurso.

Artículo 9. *Costes.*

1. En el caso de que las inspecciones a que se refieren los artículos 3 y 5 confirmen o revelen deficiencias que justifiquen una orden de prohibición de salida, todos los gastos relacionados con las inspecciones correrán a cargo de la compañía.

2. No se levantará la orden de prohibición de salida hasta que los costes se hayan reembolsado en su totalidad o se haya prestado una garantía suficiente.

Artículo 10. *Transmisión de información a la base de datos de inspecciones de la Comisión Europea.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante estará conectada a la base de datos de inspecciones de la Comisión Europea, a la cual transmitirá sin demora toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspección previsto en este real decreto.

2. La Dirección General de la Marina Mercante se asegurará de que la información relacionada con las inspecciones llevadas a cabo de conformidad con lo dispuesto en este real decreto, incluidas las informaciones relativas a deficiencias y órdenes de prohibición de salida, se transfiera sin demora a la base de datos de inspecciones tan pronto como se cumplimente el informe de inspección o se levante la orden de prohibición de salida. Por lo que se refiere a los pormenores de la información, se aplicarán mutatis mutandis las disposiciones del anexo XIII del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

3. La Dirección General de la Marina Mercante se asegurará de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide en el plazo de 72 horas a efectos de su publicación.

Artículo 11. *Régimen sancionador.*

Las infracciones fundadas en las deficiencias o incumplimientos mencionados en este real decreto darán lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador que se

regirá por lo dispuesto en el Título IV del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y por la normativa reguladora del procedimiento sancionador en materia de marina civil.

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

1. Queda expresamente derogado el Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje.

2. Quedan, asimismo, derogadas todas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.*

El Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, queda modificado como sigue:

Uno. Se añaden tres apartados al artículo 2.

«25. “buque de pasaje de transbordo rodado”: un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;

26. “nave de pasaje de gran velocidad”: una nave de pasajeros definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, que transporte más de doce pasajeros;

27. “navegación de línea regular”: una serie de travesías efectuadas por un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea de acuerdo con un horario conocido por el público o bien con un grado de regularidad o frecuencia que lo conviertan en una serie sistemática reconocible.»

Dos. En el artículo 3. 1 se añade el párrafo siguiente:

«Este Reglamento se aplicará también a las inspecciones de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad efectuadas fuera de un puerto o de un fondeadero durante la navegación de línea regular, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 bis.»

Tres. En el artículo 13, el párrafo introductorio al apartado 1 tendrá la siguiente redacción:

«El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas, se asegurará de que los buques seleccionados para una inspección de conformidad con el artículo 12 o con el artículo 14 bis sean objeto de una inspección inicial o de una inspección más detallada atendiendo a los criterios siguientes:»

Cuatro. Se inserta un nuevo artículo 14 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 14 bis. *Inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad efectuada durante la navegación de línea regular.*

1. Los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que prestan un servicio regular podrán optar a las inspecciones de conformidad con los plazos y los demás requisitos establecidos en el anexo XVII.

2. Cuando planifique inspecciones de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad, el Ministerio de Fomento tendrá en consideración el programa de operaciones y mantenimiento de ese buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad.

3. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se sometan a una inspección de conformidad con el anexo XVII, dicha inspección se registrará en la base de datos de inspecciones y se tendrá en cuenta para los fines de los artículos 10, 11 y 12, así como para el cálculo del cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro. Dicha inspección se contabilizará en el número total de inspecciones anuales realizadas por cada Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

4. El artículo 9, apartado 1, el artículo 11, letra a), y el artículo 14 no se aplicarán a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad adscritos a una línea regular e inspeccionados de conformidad con el presente artículo.

5. La Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente se asegurarán de que los buques de pasaje de transbordo rodado o las naves de pasaje de gran velocidad que estén sujetos a una inspección adicional de conformidad con el artículo 11, letra b), sean seleccionados para una inspección según lo dispuesto en el anexo I, parte II, 3A, letra c), y 3B, letra c). Las inspecciones realizadas en virtud del presente apartado no afectarán al intervalo de inspección establecido en el apartado 2 del anexo XVII.

6. El inspector de la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrá acceder a que, en el transcurso de la inspección de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad, le acompañe, en calidad de observador, un inspector del Estado del puerto de otro Estado miembro. Cuando el pabellón del buque sea el de un Estado miembro, el Ministerio de Fomento invitará, previa solicitud, a un representante del Estado de pabellón a acompañar a la inspección en calidad de observador.»

Cinco. Se suprime el apartado 3 del artículo 15.

Seis. El artículo 16. 1 tendrá la siguiente redacción:

«1. El Capitán Marítimo competente denegará el acceso a sus puertos y fondeaderos a los siguientes buques:

a) Aquellos que enarboles el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista negra establecida de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 36 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París.

b) aquellos que enarboles el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista gris establecida de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 24 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París.

El párrafo primero no será aplicable a las situaciones descritas en el artículo 22, apartado 5.

La denegación de acceso será aplicable desde el momento en que el buque abandone el puerto o fondeadero donde haya sido inmovilizado por tercera vez y en el que se haya cursado una notificación de denegación de acceso.»

Siete. Se introduce un nuevo anexo XVII, pasando el actual anexo XVII («Tabla de correspondencias») a ser el anexo XVIII, del siguiente tenor:

«ANEXO XVII

Inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en un servicio regular

1.1 Antes de que un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad comience a prestar servicio en una línea regular a la que sea de aplicación este real decreto, los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente llevarán a cabo una inspección, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, de este real decreto para cerciorarse de que el buque o la nave cumplen los requisitos necesarios para la seguridad de la explotación de un servicio regular.

1.2 Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad pasen a prestar un servicio de línea regular distinto, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrán tener en cuenta las inspecciones previas realizadas durante los últimos ocho meses en dicho buque o nave por otro Estado miembro en relación con otro servicio de línea regular al que sea de aplicación este real decreto, siempre que, en cada caso, dichos órganos administrativos consideren que las mencionadas inspecciones previas son adecuadas a efectos de las nuevas condiciones de navegación y que, durante estas inspecciones, se cumpliesen los requisitos necesarios para garantizar la seguridad de la explotación de un servicio de línea regular. No será necesario realizar las inspecciones previstas en el punto 1.1 antes de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad comience a prestar servicio en la nueva línea regular.

1.3 En los casos en que, debido a circunstancias imprevistas, se haga necesaria y urgente la rápida utilización de un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad en sustitución de otro para garantizar la continuidad del servicio y no sea de aplicación el punto 1.2, la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente podrán permitir que el buque o nave entren en servicio siempre la inspección visual y la verificación de los documentos no susciten dudas acerca de si el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad cumplen las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y que los citados órganos administrativos lleven a cabo la inspección prevista en el artículo 3, apartado 1, de este real decreto en el plazo de un mes.

2. Los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante o la Capitanía Marítima competente, una vez al año, pero no antes de cuatro meses y no más tarde de ocho meses a partir de la inspección anterior, llevarán a cabo una inspección, que incluya los requisitos del anexo II de este real decreto y del Reglamento (UE) n.º 428/2010 de la Comisión, según proceda, y otra inspección durante la navegación. Esta última inspección incluirá los elementos enumerados en el anexo III de este real decreto y un número de los elementos enumerados en los anexos I y II de la mencionada Directiva que sea suficiente, según el criterio profesional del inspector, para garantizar que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad siguen cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.

3. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad no hayan sido inspeccionados de conformidad con lo establecido en el punto 2, el buque o la nave se considerarán como prioridad I.

4. A los efectos de lo dispuesto en el punto 2, letra a), del presente anexo, se considerará como inspección una inspección verificada de conformidad con el punto 1.1.»

Disposición final segunda. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado de manera exclusiva por el artículo 149.1.20.ª de la Constitución en materia de marina mercante.

Disposición final tercera. *Facultad de desarrollo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Incorporación del derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora a nuestro ordenamiento jurídico interno la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 20 de diciembre de 2019.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

ANEXO I

Requisitos específicos para buques en navegación de línea regular (conforme a lo dispuesto en los artículos 3 y 5)

Deberá verificarse lo siguiente:

1. Que se ha facilitado al capitán la información oportuna sobre los sistemas de guía para la navegación existentes en tierra y otros sistemas de información que puedan ayudarle a dirigir la travesía con seguridad, antes de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad se haga a la mar, y el capitán utiliza los sistemas de información y guía para la navegación creados por los Estados miembros;

2. Que se aplican las disposiciones pertinentes de los apartados 2 a 6 de la circular MSC 699, «Directrices revisadas sobre las instrucciones de seguridad para los pasajeros», de 17 de julio de 1995;

3. Que en un lugar de fácil acceso se exhibe un cuadro con la organización de los cometidos a bordo que contiene:

- a) el horario de servicios en el mar y en puerto, y
- b) el número máximo de horas de trabajo y mínimo de horas de descanso exigidas al personal de guardia;

4. Que el capitán no tiene limitada su capacidad para tomar cualquier decisión que, de acuerdo con su criterio profesional, resulte necesaria para la seguridad de la navegación y el funcionamiento del buque o nave, en especial en condiciones de mal tiempo y mar agitada;

5. Que el capitán lleva un registro de las actividades e incidentes de la navegación que sean importantes para la seguridad de la navegación;

6. Que toda avería o deformación permanente de las puertas exteriores del forro o las correspondientes chapas del casco que pueda afectar a la integridad del buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, y cualesquiera deficiencias en los medios de sujeción de dichas puertas, se notifican rápidamente tanto a la administración del Estado de abanderamiento como al Estado rector del puerto, y se reparan prontamente a satisfacción de estos;

7. Que se dispone de un plan de travesía actualizado antes de la salida del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad y que en la elaboración de dicho plan de viaje se han tenido en cuenta todas las directrices recogidas en

la Resolución A.893(21) de la Asamblea de la OMI, de 25 de noviembre de 1999, sobre «Directrices para la planificación de viajes»;

8. Que la información general sobre los servicios y asistencia con que cuentan las personas mayores y discapacitadas a bordo se da a conocer a los pasajeros y se muestra en formatos adecuados para quienes sufran alguna deficiencia visual.

ANEXO II

Procedimientos para inspecciones (conforme a los artículos 3 y 5)

1. Las inspecciones garantizarán que se cumplen las prescripciones legales, expedidas por o en nombre del Estado de abanderamiento, en particular las relacionadas con la construcción, subdivisión y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, carga, estabilidad, protección contra incendios, número máximo de pasajeros, dispositivos salvavidas y transporte de mercancías peligrosas, radiocomunicaciones y navegación. Las inspecciones incluirán a tal efecto:

- arranque del generador de emergencia,
- inspección del alumbrado de emergencia,
- inspección de la fuente de alimentación de emergencia de las instalaciones de radio,
- ensayo de la instalación de megafonía,
- ejercicio de lucha contra incendios, incluida demostración de la capacidad de utilizar trajes de bomberos,
- funcionamiento de la bomba contraincendios de emergencia, con dos mangueras contraincendios conectadas al colector,
- ensayo de los mandos a distancia de parada de emergencia que controlan el suministro de combustible a las calderas y la maquinaria principal y auxiliar y accionan los ventiladores,
- ensayo de los mandos a distancia y mandos locales de cierre de las válvulas de mariposa contraincendios,
- ensayo de los sistemas de detección de incendios y alarma contraincendios,
- ensayo de cierre de las puertas contraincendios,
- accionamiento de las bombas de sentina,
- el cierre de las puertas de mamparo estanco; tanto a distancia como mediante mando local,
- demostración de que los miembros clave de la tripulación están familiarizados con los planes de lucha contra averías,
- arriado y puesta a flote de al menos un bote de rescate y un bote salvavidas, puesta en marcha y ensayo del sistema de propulsión y gobierno de los mismos, recuperación y colocación de los botes en su puesto de estiba a bordo,
- comprobación del inventario de todos los botes salvavidas y botes de rescate,
- ensayo de los aparatos de gobierno principal y auxiliar del buque o nave.

2. En las inspecciones se examinará el conocimiento y la eficacia de los tripulantes en relación con los procedimientos de seguridad y en caso de emergencia, mantenimiento, hábitos de trabajo, seguridad de los pasajeros, procedimientos del puente y operaciones relacionadas con la carga y los vehículos. Se comprobará la capacidad de los marineros de comprender y, en su caso, dar órdenes e instrucciones e informar a sus superiores en la lengua de trabajo común indicada en el diario de navegación. Se comprobará la acreditación escrita de que los miembros de la tripulación han superado una formación especial, en particular en las áreas siguientes:

- control de multitudes,
- familiarización,
- formación en seguridad destinada al personal que presta asistencia directamente al pasaje en los espacios de pasajeros y, en particular, a las personas mayores y discapacitadas en situación de emergencia,
- gestión de crisis y comportamiento humano.

En la inspección se determinará si los sistemas de turnos provocan fatiga exagerada, especialmente en el personal de guardia.

3. Los títulos de los tripulantes que presten servicio en los buques incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto cumplirán las disposiciones del Real Decreto 973/2009 de 12 de junio por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

ANEXO III

Procedimientos para llevar a cabo inspecciones durante la navegación de línea regular (conforme al artículo 5)

Cuando se realicen inspecciones durante un servicio regular, se comprobará lo siguiente:

1. Información sobre los pasajeros.

Que no se supera el número de pasajeros que está autorizado a transportar el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad (en lo sucesivo, «buque») y que el registro de la información sobre los pasajeros es conforme con el Real Decreto 665/1999 de 23 de abril por el que se regula el Registro de las personas que viajan a bordo de los buques de pasaje. Se comprobará cómo se facilita al capitán la información sobre el número total de pasajeros y, en su caso, cómo son incluidos en el total del viaje de retorno los pasajeros que hagan una travesía de ida y vuelta sin desembarcar.

2. Información sobre carga y estabilidad.

Que hay instaladas y se utilizan marcas de calado, según proceda. Se comprobará que se han tomado medidas para evitar la sobrecarga del buque y que no está sumergida la línea de carga de compartimentado apropiada. Se verificará que se evalúa debidamente la carga y la estabilidad. Se comprobará que se han pesado de forma adecuada los vehículos y el resto de la carga y que las cifras se transmiten al capitán para su utilización en las evaluaciones de la carga y la estabilidad. Se comprobará que hay planes de lucha contra averías expuestos permanentemente y que se han facilitado a los oficiales manuales sobre la lucha contra averías.

3. Seguridad para la navegación.

Que se sigue el procedimiento para garantizar que el buque reúne las condiciones de seguridad necesarias para hacerse a la mar antes de que salga de puerto, el cual debe incluir un procedimiento por el que se informe expresamente de que están cerradas todas las puertas del forro estancas al agua y la intemperie. Se comprobará que todas las puertas de la cubierta de vehículos están cerradas antes de que el buque salga de puerto o permanecen abiertas únicamente el tiempo necesario para permitir cerrar el yelmo de proa de proa, se verificarán los mecanismos de cierre de las puertas de proa, popa y costados, así como las luces indicadoras y cámaras de televisión de vigilancia que muestren la situación de dichas puertas en el puente de navegación. Se determinará y notificará toda dificultad en el funcionamiento de las luces indicadoras, especialmente por lo que se refiere a los interruptores de las puertas.

4. Consignas de seguridad.

Que las consignas de seguridad rutinarias y exhibición de instrucciones para procedimientos de emergencia están en el idioma o idiomas adecuados. Se comprobará que al principio del viaje se dan las consignas de seguridad, y que estas pueden oírse en todos los espacios públicos, incluidas las cubiertas expuestas, a que los pasajeros tienen acceso.

5. Anotaciones en el diario de navegación.

Que se examina el diario de navegación para comprobar si se han anotado el cierre de las puertas estancas al agua y la intemperie situadas a proa, a popa y en otros lugares, los ejercicios de cierre de las puertas estancas de compartimentado, las pruebas del aparato de gobierno, etc. También se comprobará que se anotan los calados, francobordo y datos de estabilidad, así como la lengua común de la tripulación.

6. Mercancías peligrosas.

Se comprobará la aplicación de la normativa pertinente a toda carga peligrosa o contaminante. En particular, se verificará que se ha realizado una declaración sobre las mercancías peligrosas y contaminantes transportadas, que existe un manifiesto o plano de estiba que muestra su situación a bordo, que el transporte de esa carga particular está permitido en buques de pasaje, y que las mercancías peligrosas y contaminantes están adecuadamente marcadas, etiquetadas, estibadas, sujetas y separadas.

Se comprobará que los vehículos que transportan mercancías peligrosas o contaminantes llevan los rótulos indicativos adecuados y están bien sujetos. Se verificará que, cuando se transportan mercancías peligrosas o contaminantes, hay disponible en tierra una copia del manifiesto o plano de estiba. Se comprobará que el capitán conoce las obligaciones en materia de notificación derivadas del Real Decreto 210/2004 de 6 de febrero por el que se establece el sistema de seguimiento y de la información sobre el tráfico marítimo, así como las instrucciones sobre los procedimientos de emergencia y primeros auxilios en caso de incidente con mercancías peligrosas o contaminantes marinos. Se comprobará que los medios de ventilación de las cubiertas de vehículos están funcionando en todo momento, que incrementan su potencia cuando los motores de los vehículos están en marcha y que hay instalado un sistema indicador que muestra en el puente si funciona la ventilación de la cubierta de vehículos.

7. Sujeción de los vehículos de mercancías.

Se comprobará cómo están sujetos los vehículos de mercancías, por ejemplo, estibados en bloque o con trinca individual. Se verificará también si se han provisto suficientes puntos de sujeción reforzados. Se examinarán los sistemas de sujeción de los vehículos de mercancías en condiciones de mal tiempo o cuando se prevé temporal. Se comprobará el método de sujeción de autocares y motocicletas, si existe. Se comprobará la existencia de un manual de sujeción de la carga a bordo del buque.

8. Cubiertas de vehículos.

Se comprobará si los espacios de categoría especial y de carga rodada son objeto de un sistema de rondas o están vigilados por circuito de televisión de modo que pueda observarse el movimiento de los vehículos en malas condiciones meteorológicas y la entrada no autorizada de pasajeros. Se verificará que las entradas y puertas contraincendios se mantienen cerradas y que se han colocado carteles de aviso para impedir la entrada de pasajeros en las cubiertas de vehículos cuando el buque está en el mar.

9. Cierre de las puertas estancas.

Se comprobará que se siguen las indicaciones que figuran en las instrucciones operacionales en relación con las puertas estancas de compartimentado. Se verificará que se realizan los ejercicios prescritos. Se confirmará que el control de las puertas estancas desde el puente se verifica, cuando es posible, en modo «local». Se comprobará que las puertas se mantienen cerradas en condiciones de visibilidad restringida u otras situaciones peligrosas. Se comprobará que se enseña a los tripulantes la manera correcta de accionar las puertas, y que estos son conscientes del peligro que entraña su mala utilización.

10. Patrullas contraincendios.

Que existe un sistema eficiente de patrullas que permite detectar rápidamente cualquier conato de incendio. Las patrullas deben incluir los espacios de categoría especial en donde no haya instalado un sistema fijo de detección y alarma contraincendios. Estos espacios pueden estar ya patrullados conforme a lo indicado en el punto 8.

11. Comunicaciones en caso de emergencia.

Que en el cuadro de obligaciones hay suficientes tripulantes para asistir a los pasajeros en situación de emergencia, que pueden ser identificados con facilidad y que son capaces de comunicarse con los pasajeros si se produce una emergencia, teniendo en cuenta una combinación adecuada y apropiada de los factores siguientes:

a) la lengua o lenguas apropiadas de las principales nacionalidades de los pasajeros transportados en una ruta concreta;

b) la probabilidad de que la utilización de un vocabulario inglés elemental de instrucciones básicas pueda proporcionar un medio de comunicación con un pasajero que necesite asistencia, en caso de que dicho pasajero y el miembro de la tripulación no compartan una lengua común;

c) la posible necesidad de comunicarse por algún otro medio en una emergencia (por ejemplo, mediante una demostración, signos con las manos, o llamando la atención sobre la localización de instrucciones, puestos de reunión, dispositivos salvavidas o vías de evacuación, cuando no resulte práctica la comunicación verbal);

d) la medida en que se han impartido a los pasajeros instrucciones completas de seguridad en su lengua o lenguas nativas;

e) las lenguas en que puedan difundirse las consignas de seguridad durante una emergencia o ejercicio para transmitir a los pasajeros las orientaciones esenciales y facilitar la asistencia a los mismos por parte de la tripulación.

12. Lengua de trabajo común a los tripulantes.

Que se ha establecido una lengua de trabajo que garantice el comportamiento eficaz de la tripulación en relación con la seguridad, y que dicha lengua de trabajo se hace constar oportunamente en el diario de navegación del buque.

13. Equipo de seguridad.

Que se realiza el mantenimiento de los dispositivos salvavidas y de lucha contra incendios, incluidas las puertas contra incendios y otros elementos de protección estructural contra el fuego que puedan inspeccionarse con facilidad. Que están permanentemente expuestos los planos del sistema de lucha contra incendios, o que se han facilitado a los oficiales del buque manuales que contengan una información equivalente. Que la estiba de los chalecos salvavidas es correcta y que se identifican fácilmente los emplazamientos de los chalecos salvavidas infantiles. Que la carga de los vehículos no entorpece el funcionamiento de los dispositivos de lucha contra incendios, cierres de emergencia ni controles de las válvulas de temporal, etc., que puedan estar situados en las cubiertas de vehículos.

14. Equipo de navegación y equipo radioeléctrico.

Se comprobará el correcto funcionamiento de los equipos de navegación y de comunicaciones radioeléctricas, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros (RLS).

15. Alumbrado de emergencia suplementario.

Se comprobará que hay instalado un alumbrado de emergencia suplementario cuando ello esté prescrito, y que se lleva un registro de sus fallos.

16. Medios de evacuación.

Que las vías de evacuación están marcadas de acuerdo con las prescripciones aplicables, e iluminadas tanto desde las fuentes de energía eléctrica principal como desde las de emergencia. Que se han adoptado medidas para evitar que los vehículos obstaculicen las vías de evacuación cuando estas atraviesan o pasan por las cubiertas de vehículos. Se comprobará también que se mantienen expeditas las salidas, en especial las de las tiendas libres de impuestos, que a veces están bloqueadas por un exceso de mercancías.

17. Limpieza de la cámara de máquinas.

Que la cámara de máquinas se mantiene limpia, de conformidad con los procedimientos de mantenimiento.

18. Eliminación y gestión de basuras.

Que los sistemas empleados para la manipulación y eliminación de basuras son satisfactorios.

Que exista y se cumpla el Plan de gestión de basuras.
Que se inspeccione el Libro de basuras.

19. Plan de mantenimiento.

Que todas compañías tienen una serie de órdenes permanentes, con un sistema de mantenimiento planificado, para todas las zonas relacionadas con la seguridad, incluidas las puertas de proa y popa y las aberturas de los costados junto con sus mecanismos de cierre, así como la cámara de máquinas y el equipo de seguridad. Que hay planes para la comprobación periódica de todos los elementos, a fin de mantener las normas de seguridad al nivel más elevado posible. Que existen procedimientos para registrar deficiencias y confirmar que se han rectificado, de modo que el capitán y la persona designada en tierra, que debe formar parte de la gerencia de la compañía, conozcan esas deficiencias y el hecho de que se han subsanado en un plazo especificado. Que la comprobación periódica del funcionamiento de los mecanismos de cierre de las puertas exteriores e interiores de proa incluye los indicadores, los equipos de vigilancia y cualesquiera imbornales situados en los espacios entre el yelmo de proa y la puerta interior y, en especial, los mecanismos de cierre y los sistemas hidráulicos a ellos asociados.

20. Travesía.

Cuando se realice una travesía deberá aprovecharse la ocasión para determinar si hay a bordo un número excesivo de personas, si la disponibilidad de asientos es suficiente y si los pasillos, escaleras y salidas de emergencia están bloqueados con equipajes o pasajeros sin asiento. Es necesario comprobar que no quedan pasajeros en la cubierta de vehículos antes de que el buque se haga a la mar y que no vuelven a tener acceso a la misma hasta inmediatamente antes del amarre.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.