

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

**20055** *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.*

El artículo 149.1.20 de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante, materia cuyo contenido es delimitado por el artículo 6 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece, en los párrafos c), d), y g) de su apartado 1 que se considera marina mercante la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y la inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

En la Unión Europea, los criterios comunes para la armonización de los procedimientos de inspección a los buques mercantes que entren en puertos comunitarios (el denominado técnicamente control por el Estado rector del puerto) se han articulado hasta ahora por la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio, relativa al control de los buques por el Estado del puerto, y una serie de Directivas posteriores (la 98/25/CE, del Consejo de 27 de abril, y la 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, entre otras) que han introducido modificaciones puntuales en la misma.

Dichas normas comunitarias fueron incorporadas al ordenamiento jurídico español mediante sucesivos Reales Decretos, el último de los cuales es el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones a buques extranjeros en puertos españoles.

Pues bien, la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, cuya transposición se verifica mediante este Real Decreto, conlleva la implantación de un nuevo sistema, ya que deroga la hasta ahora vigente Directiva 95/21/CE, del Consejo, de 19 de junio, relativa al control de los buques por el Estado del puerto, e introduce novedades de gran calado, que suponen un cambio cualitativo en lo que atañe a los criterios y a la realización de este tipo de inspecciones.

El sistema de control de buques por el Estado rector del puerto debe aspirar a que todos los buques que hagan escala en puertos comunitarios sean inspeccionados; ahora bien, las inspecciones deben ser más frecuentes cuanto mayor perfil de alto riesgo presenten los buques.

Además, se pretende conseguir que los distintos Estados miembros contribuyan de forma equitativa al objetivo comunitario de un sistema de inspección que intenta ser exhaustivo, esto es, que el volumen de inspecciones sea compartido de modo equitativo entre los Estados miembros.

Por otra parte, se considera necesario profundizar en la armonización de los criterios para la inmovilización de buques y, en general, de las reglas y procedimientos de inspección, de tal manera que se apliquen de modo homogéneo en todos los puertos evitándose así que los buques elijan determinados puertos, con el fin de eludir un control riguroso por parte de las autoridades marítimas.

Se pretende, por último, endurecer los criterios de denegación de acceso a los puertos comunitarios de buques que constituyan un riesgo manifiesto para la seguridad marítima y para la integridad del medio marino, pudiendo llegar a ser definitivo el hecho de que, el naviero no aplicara las medidas correctas pertinentes después de sucesivas denegaciones de acceso temporales.

Este Real Decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, y deroga el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, oído el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 2010,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.*

Se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en los términos que se insertan en el Anexo de este Real Decreto.

Disposición adicional primera. *Actualización del anexo XII.*

El Director General de la Marina Mercante actualizará periódicamente el formato de la tarjeta a la que se refiere el apartado 4 del artículo 23 en relación con el anexo XII del Reglamento aprobado por este Real Decreto, añadiendo los nuevos datos que resulten obligatorios y modificando o suprimiendo aquellos que pierdan dicha condición, de conformidad con las normas aplicables.

Disposición adicional segunda. *Cooperación de servicios de sanidad exterior.*

El Inspector del Estado Rector del Puerto podrá recabar la cooperación de los servicios de sanidad exterior si considera que el buque inspeccionado no reúne las condiciones adecuadas higiénico-sanitarias y de salud de las personas a bordo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y aplicación del Reglamento que aprueba este Real Decreto. En especial, se le autoriza para actualizar permanentemente los contenidos de formación de los inspectores en relación con los cambios que experimente el sistema de control del Estado rector del puerto aplicado en la Unión Europea.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2011.

Dado en Madrid, el 23 de diciembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

## ANEXO

**Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.**Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto regular las inspecciones de buques extranjeros en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con el fin de reducir significativamente el número de buques que incumplan las normas mediante la aplicación de las siguientes medidas:

- a) la exigencia de un cumplimiento riguroso de la normativa internacional y comunitaria sobre seguridad marítima, protección marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier pabellón.
- b) el establecimiento de criterios comunes para el control de los buques y la armonización de los procedimientos de su inspección e inmovilización, aprovechando los conocimientos y la experiencia adquiridos en el marco del Memorando de acuerdo de París.
- c) la aplicación de un sistema de control de buques, basado en las inspecciones realizadas en la Unión Europea y en la región del Memorando de acuerdo de París, en el que todos los buques sean inspeccionados con una frecuencia y detalle acorde con su perfil de riesgo.

Artículo 2. *Definiciones.*

1. «Convenios»: los que se enumeran a continuación, junto con sus protocolos y enmiendas, y los correspondientes códigos de carácter obligatorio, en su versión vigente:

- a) el Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966 (LL 1966).
- b) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74).
- c) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y el Protocolo de 1978 de dicho Convenio (Marpol 73/78).
- d) el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW 78/95).
- e) el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Corleg 72).
- f) el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Arqueo 1969).
- g) el Convenio sobre normas mínimas de la marina mercante, 1976 (OIT n.º 147).
- h) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992).

2. «MA de París»: el Memorando de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en su versión vigente.

3. «Marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI»: la Resolución A.974(24) de la Asamblea de la OMI.

4. «región del MA de París»: la zona geográfica en la que los signatarios del MA de París realizan inspecciones en el contexto del MA de París.

5. «buque»: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios y que enarbole pabellón distinto del pabellón español.

6. «interfaz buque/puerto»: las interacciones que se producen cuando un buque se ve afectado de manera directa e inmediata por actividades que suponen un movimiento de personas o mercancías o la prestación de servicios portuarios al buque o desde él.

7. «buque en fondeadero»: un buque en puerto o en aguas portuarias, pero no atracado, durante una interfaz buque/puerto.

8. «inspector»: una persona al servicio de la Administración pública o cualquier otra persona, debidamente autorizada por el Ministerio de Fomento para llevar a cabo las inspecciones de control del Estado del rector del puerto, y responsable ante dicho Departamento.

9. «autoridad competente»: el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas.

10. «horario nocturno»: el período de tiempo que media entre las siete de la tarde y las siete de la mañana.

11. «inspección inicial»: una visita a bordo del buque realizada por un inspector con el fin de verificar que se cumple lo dispuesto en los Convenios y normas aplicables, y que incluye al menos las comprobaciones prescritas en el artículo 13 apartado 1.

12. «inspección más detallada»: toda inspección a fondo a la que son sometidos el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de éstos en las circunstancias especificadas en el artículo 13, apartado 2, incluyendo la estructura y compartimentado del buque, equipamiento, tripulación, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos operativos del buque.

13. «inspección ampliada»: una inspección, regulada en el artículo 14, que comprende, como mínimo, los elementos relacionados en el anexo VII. La inspección ampliada podrá incluir una inspección más detallada siempre que existan motivos fundados de conformidad con el artículo 13, apartado 2.

14. «denuncia»: toda información o datos presentados por cualquier persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad del buque, en particular un interés en los riesgos para la salud y la seguridad de la tripulación, las condiciones de vida y de trabajo a bordo y la prevención de la contaminación.

15. «inmovilización»: la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, determinen que el buque no esté en condiciones de navegar.

16. «notificación de denegación de acceso»: toda resolución dirigida al capitán de un buque, a la empresa naviera y al Estado de abanderamiento en la que se les notifica que se deniega el acceso del buque a todos los puertos y fondeaderos de la Unión Europea.

17. «detención de una operación»: la prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hagan peligrosa la continuación de dicha operación.

18. «empresa naviera»: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, tales como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario ha encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, ha accedido a hacerse cargo de las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS).

19. «organización reconocida»: una sociedad de clasificación u otro organismo privado que desempeñe tareas estatutarias de inspección y certificación en nombre de la Administración de un Estado de abanderamiento.

20. «certificado estatutario»: un certificado expedido por un Estado de abanderamiento o emitido en su nombre de conformidad con los Convenios.

21. «certificado de clasificación»: un documento que confirme el cumplimiento del capítulo II-1, parte A-1, regla 3-1, del Convenio SOLAS 74.

22. «base de datos de inspecciones»: el sistema de información que contribuye a la aplicación del sistema de control del Estado rector del puerto dentro de la Unión Europea y que incluye los datos de las inspecciones realizadas en la Unión y en la región del MA de París.

### Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este Reglamento se aplicará a todo buque que haga escala en un puerto o fondeadero para realizar una interfaz buque/puerto y a su tripulación. Se considerarán también inspecciones de buques las realizadas en aguas marítimas españolas no portuarias.

2. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a los derechos de intervención que le conceden al Estado español los Convenios Internacionales suscritos por éste.

3. Cuando se trate de buques con arqueo bruto inferior a 500 toneladas, el Ministerio de Fomento aplicará las disposiciones pertinentes del Convenio aplicable y, cuando no exista Convenio aplicable, el citado Departamento tomará las medidas necesarias para garantizar que dichos buques no entrañen un peligro notorio para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, sirviendo como pauta, a tal efecto, el anexo 1 del Memorando de acuerdo de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

4. Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de un Convenio, el Ministerio de Fomento garantizará que no se dé al citado buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que sea parte de dicho Convenio.

5. Quedan excluidos del ámbito de aplicación del este Reglamento los buques pesqueros, buques de guerra, embarcaciones auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques de titularidad estatal utilizados con fines no comerciales y las embarcaciones de recreo no dedicadas al comercio.

#### Artículo 4. *Órganos de inspección.*

La autoridad competente en España para la inspección de buques es el Ministerio de Fomento el cual la ejercerá a través de la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas en su calidad, estas últimas de Administración marítima periférica.

#### Artículo 5. *Sistema de inspección y compromiso anual de inspección.*

1. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas, realizará las inspecciones de conformidad con el sistema de selección descrito en el artículo 12 y con las disposiciones del anexo I.

2. Para cumplir con su compromiso anual de inspección, el Ministerio de Fomento llevará a cabo las siguientes actuaciones:

a) Inspeccionará todos los buques que tengan asignado un índice de prioridad I, según lo dispuesto en el artículo 12 y que hagan escala en puertos y fondeaderos españoles.

b) Realizará anualmente un número total de inspecciones de los buques que tengan asignados los índice de prioridad I y II según lo dispuesto en el citado artículo 12, equivalente, como mínimo, a la cuota que le corresponde del número total de inspecciones que han de realizarse cada año en la zona del MA de París.

La cuota de inspección para España será el resultado de dividir el número de buques que hagan escala en puertos españoles entre el número de buques que hagan escala en los puertos de los restantes Estados miembros de la Unión Europea y de la zona del MA de París, teniendo en cuenta que la escala de un buque en un puerto de un Estado se computa por una sola vez, aunque haga varias escalas posteriores en otros puertos de dicho Estado.

3. Para calcular la cuota del total de inspecciones que han de realizarse cada año en la Unión Europea y en la zona del MA de París a que se refiere el apartado 2.b) de este artículo no se computarán los buques en fondeadero, salvo que el Ministerio de Fomento decida otra cosa.

#### Artículo 6. *Reglas para el cumplimiento del compromiso de inspección.*

1. Aunque el Ministerio de Fomento no realizase las inspecciones exigidas en el artículo 5.2 a) de este Reglamento, se considerará que cumple su compromiso conforme al mencionado artículo 5, si las inspecciones no realizadas no exceden del 5% del número total de buques de perfil de riesgo alto con prioridad I o bien del 10% del número total de

buques que no sean buques de perfil de riesgo alto y asimismo con una prioridad I, buques todos ellos que hagan escala en puertos o fondeaderos españoles.

2. Sin perjuicio de los porcentajes indicados en el apartado anterior, el Ministerio de Fomento estará obligado a dar prioridad a la inspección de aquellos buques que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, no sea frecuente que hagan escala en puertos de la Unión Europea.

3. No obstante los porcentajes indicados en el primer apartado, y en relación con los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hagan escala en fondeaderos, el Ministerio de Fomento estará obligado a dar prioridad a la inspección de aquellos buques de perfil de riesgo alto que, según la información de la base de datos de inspecciones, no sea frecuente que hagan escala en puertos de la Unión Europea.

#### Artículo 7. *Reglas para una cuota de inspección equilibrada en la Unión Europea.*

1. En el supuesto de que el número total de escalas de buques con prioridad I supere la cuota de inspección asignada al Ministerio de Fomento, según lo dispuesto en el artículo 5.2 b) de este Reglamento, se considerará que el citado Departamento cumple su compromiso si realiza un número de inspecciones de buques con prioridad I que corresponda como mínimo a la citada cuota de inspección y el número de inspecciones no realizadas no supera el 30% del total de los buques con prioridad I que hayan hecho escala en puertos y fondeaderos españoles.

2. En el supuesto de que el número total de escalas de buques con prioridad I o II sea inferior a la cuota de inspección asignada al Ministerio de Fomento, según lo dispuesto en el artículo 5.2 b) se considerará que el citado Departamento cumple su compromiso si realiza el número de inspecciones de buques con prioridad I que exige el artículo 5.2 a), e inspecciona como mínimo el 85% del total de los buques con prioridad II que hayan hecho escala en puertos y fondeaderos españoles.

#### Artículo 8. *Aplazamiento de las inspecciones y circunstancias excepcionales.*

1. El Ministerio de Fomento podrá decidir aplazar la inspección de un buque con prioridad I cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la inspección pueda realizarse en la siguiente escala del buque en otro puerto o fondeadero español, siempre y cuando el buque no haga escala, entretanto, en otros puertos de la Unión Europea o de la región del MA de París y el aplazamiento no exceda de 15 días.

b) Que la inspección pueda realizarse en un otro puerto de escala dentro de la Unión Europea o de la zona del MA de París dentro de los 15 días siguientes, siempre y cuando el Estado en el que esté situado ese puerto de escala haya accedido previamente a realizar la inspección.

En caso de que una inspección sea aplazada por el Ministerio de Fomento conforme a lo dispuesto en las letras a) o b) y registrada en la base de datos de inspecciones, no se computará como una inspección no realizada.

Sin embargo, cuando la inspección de un buque con prioridad I no se realice, dicho buque no estará exento de inspección en el siguiente puerto de la Unión Europea en el que haga escala.

2. Cuando la inspección de un buque con prioridad I no se realice por el Ministerio de Fomento por motivos operativos no se computará como inspección incumplida si se da alguna de las siguientes circunstancias excepcionales, siempre y cuando el motivo del incumplimiento se registre en la base de datos de inspecciones:

a) Que a criterio del Ministerio de Fomento, la realización de la inspección hubiese supuesto un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino.

b) Que el buque haga escala en el puerto únicamente en horario nocturno. En todo caso el Ministerio de Fomento tomará las medidas necesarias para garantizar que los buques que hagan escala en puertos españoles sistemáticamente en horario nocturno puedan ser inspeccionados según corresponda.

3. Las inspecciones no realizadas de buques en fondeaderos no se computarán como inspecciones incumplidas, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que el buque sea inspeccionado en otro puerto o fondeadero de la Unión Europea o de la zona del MA de París, de conformidad con el anexo I, dentro de los 15 días siguientes.

b) Que el buque haga escala en el puerto únicamente en horario nocturno, o durante un tiempo demasiado corto para que la inspección pueda realizarse satisfactoriamente, y el motivo por el que la misma no se llevó a cabo se registre en la base de datos de inspecciones.

c) Que a criterio del Ministerio de Fomento, la realización de la inspección suponga un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o bien para el medio marino y el motivo por el que la misma no se llevó a cabo se registre en la base de datos de inspecciones.

#### Artículo 9. *Notificación de la llegada de buques.*

1. La empresa naviera, el consignatario o el capitán de un buque que pueda ser objeto de una inspección ampliada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 y que se dirija a un puerto o fondeadero español notificará su llegada de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo III.

2. Cuando la Autoridad Portuaria o el órgano portuario autonómico competente reciban la notificación indicada en el apartado anterior y en el artículo 4 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguridad y de información sobre el tráfico marítimo, transmitirán dicha información a la Capitanía Marítima competente.

3. Para todas las comunicaciones previstas en este artículo, se utilizarán medios electrónicos siempre que estén habilitados por la Administración.

4. Los procedimientos y formatos elaborados por el Ministerio de Fomento para hacer efectivo lo dispuesto en el anexo III de este Reglamento, se ajustarán a las disposiciones aplicables del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguridad y de información sobre el tráfico marítimo.

#### Artículo 10. *Perfil de riesgo del buque.*

1. A cada uno de los buques que haga escala en un puerto o fondeadero español, se le asignará en la base de datos de inspecciones un perfil de riesgo que determinará la prioridad relativa que reviste su inspección, los intervalos entre inspecciones y el alcance de éstas.

2. El perfil de riesgo de un buque se determinará mediante una combinación de parámetros de riesgo, genéricos e históricos, como se indica a continuación:

a) Parámetros genéricos.

Los parámetros genéricos se basarán en el tipo, la edad y el pabellón del buque, las organizaciones reconocidas que intervienen y el historial de la empresa naviera, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 1, y con el anexo II.

b) Parámetros históricos.

Los parámetros históricos se basarán en el número de deficiencias y de inmovilizaciones registradas durante un período dado, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 2, y con el anexo II.

#### Artículo 11. *Frecuencia de las inspecciones.*

Los buques que hagan escala en puertos o fondeaderos situados en la Unión Europea serán objeto de inspecciones periódicas o de inspecciones adicionales, con arreglo a las reglas siguientes:

a) Inspecciones periódicas: los buques serán objeto de inspecciones periódicas por el Ministerio de Fomento en intervalos predeterminados en función del perfil de riesgo de los mismos, de conformidad con el anexo I, parte 1. El intervalo entre las inspecciones periódicas aumentará a medida que disminuya el riesgo. Para los buques de alto riesgo este intervalo no excederá de seis meses.

b) Inspecciones adicionales: se realizarán con independencia del tiempo transcurrido desde la última inspección periódica, por el Ministerio de Fomento, quien se asegurará de que sean inspeccionados los buques a los que se apliquen los factores prioritarios enumerados en el anexo I, parte II, sección 2 A, y decidirá, con base en criterios técnicos, si han de ser o no inspeccionados los buques a los que se apliquen los factores imprevistos enumerados en el anexo I, parte II, sección 2 B.

#### Artículo 12. *Selección de los buques para su inspección.*

El Ministerio de Fomento seleccionará los buques para ser inspeccionados en función de su perfil de riesgo, tal como se describe en el anexo I, parte I, y cuando surjan factores prioritarios o imprevistos de conformidad con el anexo I, parte II, secciones 2 A y 2 B.

A tal efecto seleccionará los buques que han someterse a una inspección obligatoria, a los que se denominará «buques con prioridad I», de conformidad con el sistema de selección que se describe en el anexo I, parte II, sección 3 A y, asimismo, podrá seleccionar otros buques susceptibles de inspección, a los que se denominará «buques con prioridad II», de conformidad con el sistema de selección que se describe en el anexo I, parte II, sección 3 B.

#### Artículo 13. *Inspecciones iniciales e inspecciones más detalladas.*

Los buques que sean seleccionados para una inspección de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 serán objeto de una inspección inicial o, en su caso, de una inspección más detallada.

1. La inspección inicial de un buque tendrá el siguiente contenido mínimo:

a) Comprobación de los certificados y documentos enumerados en el anexo IV que la normativa marítima de la Unión Europea y los Convenios en materia de seguridad y prevención de la contaminación marina obligan a llevar a bordo.

b) Verificación, en su caso, de si se han rectificado las deficiencias pendientes detectadas en la anterior inspección realizada por un Estado miembro de la Unión Europea o un Estado signatario del MA de París.

c) Comprobación de que las condiciones generales y de higiene del buque, incluidos sus espacios de alojamiento y la cámara de máquinas sean satisfactorias.

Cuando, a raíz de la inspección inicial, se hayan registrado en la base de datos de inspecciones las deficiencias que han de subsanarse en el siguiente puerto en el que el buque haga escala, la Administración marítima con competencia de dicho puerto podrá decidir no realizar las comprobaciones indicadas en las letras a) y c) anteriores.

2. Cuando, tras la inspección inicial, existan motivos fundados, para estimar que las condiciones del buque o de su equipo o tripulación incumplen sustancialmente las prescripciones aplicables de un Convenio, se llevará a cabo una inspección más detallada que incluirá la verificación del cumplimiento de los requisitos operativos a bordo.

Existen motivos fundados cuando el inspector encuentre elementos de prueba, que según su criterio profesional, justifiquen que el buque, su equipo o su tripulación deban de someterse a una inspección más detallada.

La lista indicativa de motivos fundados se recoge en el anexo V.

#### Artículo 14. *Inspecciones ampliadas.*

1. Podrán ser objeto de una inspección ampliada, de conformidad con el anexo I, parte II, secciones 3 A y 3 B las siguientes categorías de buques:

- a) los buques con un perfil de riesgo alto,
- b) los buques de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros y graneleros, de más de 12 años,
- c) los buques que tengan un perfil de riesgo alto o buques de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años, en caso de que se den factores prioritarios o imprevistos.
- d) los buques sujetos a nueva inspección a raíz de una notificación de denegación de acceso, dictada de conformidad con el artículo 16.

2. El naviero o capitán de un buque que vaya a ser objeto de inspección ampliada reservará tiempo suficiente en la planificación de las operaciones para que pueda llevarse a cabo la misma.

Sin perjuicio de las medidas de control necesarias para garantizar la protección marítima, el buque permanecerá en puerto hasta que la inspección haya finalizado.

3. Cuando reciba una notificación previa de un buque que pueda ser objeto de una inspección ampliada periódica, el Ministerio de Fomento, si decide no llevarla a cabo, lo comunicará el capitán de dicho buque.

4. El alcance de la inspección ampliada, incluidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII.

#### Artículo 15. *Directrices y procedimientos en materia de seguridad y protección marítima.*

1. Los inspectores seguirán los procedimientos y directrices que se especifican en el anexo VI.

2. El Ministerio de Fomento aplicará los procedimientos correspondientes enunciados en el anexo VI de este Reglamento a todos los buques contemplados en el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 725/2004, de 31 de marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo que hagan escala en sus puertos o fondeaderos a no ser que enarbolen el pabellón español.

3. Las disposiciones del artículo 14 relativas a las inspecciones ampliadas se aplicarán a los transbordadores de carga rodada y a las naves de pasaje de gran velocidad, definidas en el artículo 2, letras a) y b) del Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje.

4. Cuando un buque haya sido objeto de reconocimiento conforme a los artículos 6 y 8 del Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por un Estado de acogida que no sea el del pabellón del buque, ese reconocimiento específico se anotará en la base de datos de inspecciones, bien como una inspección más detallada o bien como una inspección ampliada y se tendrá en cuenta a los fines de los artículos 10, 11 y 12 de este Reglamento, así como para el cálculo del cumplimiento del compromiso de inspección del Ministerio de Fomento en la medida en que se contemplen los elementos mencionados en el anexo VII de este Reglamento.

5. Sin perjuicio de que se haya prohibido la navegación de un transbordador de carga rodada o de una nave de pasaje de gran velocidad de conformidad con el artículo 9 del Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, se aplicarán también los preceptos de este Reglamento relativos a la rectificación de deficiencias, la inmovilización y la denegación de acceso y al seguimiento de las inspecciones, inmovilizaciones y denegaciones de acceso que resulten procedentes para tal supuesto.

Artículo 16. *Medidas de denegación de acceso a determinados buques.*

1. Las Capitanías Marítimas, salvo en los casos previstos en el artículo 22.,5 denegarán el acceso a los puertos y fondeaderos a los siguientes buques:

a) Aquellos que enarbolen el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones le sitúe en la lista negra elaborada 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 hayan sido inmovilizados o se les haya prohibido la navegación de conformidad con el Real Decreto 1907/2000, 24 de noviembre, en más de dos ocasiones durante los 36 meses precedentes desde un puerto o fondeadero de un Estado miembro de la Unión Europea o de un Estado parte del MA de París.

b) Aquellos que enarbolen el pabellón de un Estado miembro cuyo índice de inmovilizaciones le sitúe en la lista gris elaborada de conformidad 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 hayan sido inmovilizados o se les haya prohibido la navegación de conformidad con el Real Decreto 1907/2000, 24 de noviembre, en más de dos ocasiones en el transcurso de los 24 meses precedentes desde un puerto o fondeadero de un Estado de la Unión Europea o de un Estado parte del MA de París.

La medida de 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.

2. La medida mencionada en el apartado anterior sólo podrá levantarse una vez transcurridos tres meses desde que fue dictada y a condición de que se cumplan las condiciones fijadas en los puntos 3 a 9 del anexo VIII. Dicho plazo se ampliará a doce meses si el buque hubiera sido objeto de una segunda denegación de acceso.

3. Toda inmovilización posterior acordada en un puerto o fondeadero tendrá como consecuencia la denegación de acceso a todo puerto y fondeadero situado en la Unión Europea. Esta tercera denegación de acceso sólo podrá levantarse después de un período de 24 meses y siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que el buque enarbole el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilización no corresponde ni a la lista negra ni a la lista gris mencionadas en el apartado 1.

b) Que el certificado estatutario y el certificado de clasificación del buque hayan sido expedidos por una o varias organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

c) Que el buque sea explotado por una empresa naviera con alto grado de cumplimiento según lo dispuesto en el anexo I, parte I, sección 1.

d) Que se cumplan las condiciones de los puntos 3 a 9 del anexo VIII.

La denegación de acceso a los puertos o fondeaderos situados en la Unión Europea será definitiva para buques que no cumplan, después de un período de 24 meses a partir de la prohibición, los criterios enunciados en el presente apartado.

4. Toda inmovilización posterior acordada en un puerto o fondeadero de la Unión Europea tras la tercera denegación de acceso, tendrá por efecto la denegación permanente de acceso del buque a todo puerto o fondeadero comunitario.

5. A los efectos del presente artículo, el Ministerio de Fomento cumplirá los procedimientos que figuran en el anexo VIII.

Artículo 17. *Entrega al capitán del informe de la inspección.*

1. Concluidas las actuaciones inspectoras el inspector elaborará un informe de inspección según el Anexo IX y entregará una copia del mismo al capitán del buque, dándose por concluida la inspección, salvo lo dispuesto en el apartado 2 siguiente.

2. Si en el curso de las actuaciones inspectoras el inspector hubiera detectado deficiencias que, a su criterio, justifican la retención del buque o la detención de la operación, debe ponerlo en conocimiento del Capitán Marítimo quien, de asumir el criterio del Inspector, dictará acuerdo de inmovilización del buque o de detención de la operación, según lo dispuesto en el artículo 19.2.

El inspector, hará entrega al capitán del buque del informe de inspección acompañado, en su caso, al citado acuerdo. La inspección queda concluida con dicha entrega.

#### Artículo 18. *Denuncias.*

1. Cuando el Ministerio de Fomento reciba una denuncia, llevará a cabo las actuaciones preliminares indispensables y durante el tiempo imprescindible para dilucidar si la misma está o no fundada.

En caso afirmativo tomará las medidas que estime procedentes, dando audiencia a toda persona o entidad afectada por la denuncia.

Si considerase la denuncia notoriamente infundada, lo comunicará al denunciante, así como las razones por las que ha llegado a dicha conclusión.

2. No deberá revelarse en ningún caso al capitán ni al propietario del buque la identidad del denunciante. El inspector garantizará la confidencialidad de todo interrogatorio que se haga a los miembros de la tripulación.

3. El Ministerio de Fomento notificará a la Administración del Estado de abanderamiento las denuncias que no sean notoriamente infundadas y las medidas de seguimiento adoptadas, enviando copia a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) si procede.

#### Artículo 19. *Rectificación de deficiencias e inmovilización.*

1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios y a satisfacción de la capitanía marítima cuantas deficiencias confirme o manifieste la inspección.

2. Cuando las deficiencias sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el capitán marítimo procederá a inmovilizar el buque o a detener la operación en el curso de la cual se hayan observado las deficiencias. No se levantará la inmovilización ni la detención de la operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o reanudar la operación interrumpida sin riesgo para la seguridad marítima y la salud de los pasajeros y tripulación ni para otros buques, y sin que ello suponga una seria amenaza para la integridad del medio marino.

3. Para formar una opinión profesional sobre si un buque debe o no ser inmovilizado, el inspector aplicará los criterios enunciados en el anexo X.

4. Si la inspección revela que un buque no está equipado con un registrador de datos de la travesía en correcto funcionamiento, cuando el uso de dicho registrador sea obligatorio según lo dispuesto en el Real Decreto 210/2004, la capitanía marítima competente procederá a su inmovilización.

Si dicha deficiencia no puede rectificarse inmediatamente en el puerto en que se inmovilizó el buque, la capitanía marítima podrá, bien autorizar al buque a dirigirse al astillero más próximo donde se pueda rectificar dicha deficiencia, o bien requerir que la misma se rectifique en el plazo máximo de 30 días, según lo previsto en las directrices del MA de París. A tal efecto, se aplicarán los procedimientos establecidos en el artículo 22 de este Reglamento.

5. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque incumpla notoriamente lo exigido por la normativa de aplicación, la capitanía marítima podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que los sujetos responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumpla los requisitos pertinentes de los Convenios.

6. Cuando se acuerde la inmovilización de un buque, el Capitán Marítimo competente informará inmediatamente, por escrito e incluyendo el informe de inspección, a la Administración del Estado de abanderamiento o, cuando ello no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima de dicho Estado de todas las

circunstancias por las que se estimó necesario intervenir. Se informará también, cuando proceda, a los inspectores designados o a las organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados de clasificación o de los certificados reglamentarios de conformidad con los Convenios.

7. Lo dispuesto en este Reglamento se entenderá sin perjuicio de otros requisitos contenidos en los Convenios sobre los procedimientos de notificación e información relativos al control por el Estado rector del puerto.

8. Cuando la autoridad competente haya de llevar a cabo alguna actuación de las previstas en este Reglamento, deberá evitar, en la medida de lo posible, que los buques sean indebidamente inmovilizados o retrasados.

En el supuesto de inmovilización o retraso indebidos, el propietario o el naviero tendrán derecho a ser indemnizados por las pérdidas o perjuicios sufridos, siempre que concurren los requisitos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración pública, según lo dispuesto en el capítulo I del Título X de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

9. Para aliviar la congestión en un puerto, la capitanía marítima podrá autorizar el traslado de un buque cuya inmovilización haya decretado a otro lugar del mismo puerto si ello puede hacerse sin poner en peligro la seguridad marítima. Sin embargo, el riesgo de congestión de un puerto no podrá utilizarse como argumento cuando se decida una inmovilización o el levantamiento de una inmovilización.

Las autoridades portuarias u órganos portuarios autonómicos colaborarán con la Capitanía Marítima para facilitar la acogida de buques inmovilizados, debiendo de ser informados, a la mayor brevedad, cuando se haya decretado la inmovilización de un buque.

#### Artículo 20. *Procedimiento especial sumario de retención de buques.*

La inmovilización de un buque se llevará a cabo siguiendo el procedimiento que a continuación se indica:

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

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

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

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

#### Artículo 21. *Recursos.*

1. La resolución de inmovilización adoptada por el capitán marítimo, así como la de la prohibición de acceso, previstas en los artículos 16 y 22, serán recurribles en alzada ante el Director General de la Marina Mercante. El recurso no suspenderá la inmovilización, salvo lo dispuesto en el artículo 111.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

2. El régimen de recursos será el previsto en el capítulo II del Título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

La capitanía marítima informará al capitán del buque del derecho a recurrir a que se refiere el apartado 1 de este artículo y del modo de ejercerlo.

La notificación del acto de inmovilización contendrá la información prevista en el artículo 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

3. Cuando, como consecuencia de un recurso interpuesto por el naviero de un buque o su representante, se revoque o modifique una inmovilización o denegación de acceso, la Dirección General de la Marina Mercante llevará a cabo las actuaciones necesarias para que la base de datos de inspecciones se actualice sin demora y garantizará la rectificación, dentro de las 24 horas siguientes a su decisión, de la información publicada.

*Artículo 22. Seguimiento de las inspecciones e inmovilizaciones.*

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el artículo 19 no puedan corregirse en el puerto de inspección, la capitanía marítima podrá permitir que el buque se dirija, sin demora injustificada, al astillero de reparaciones más próximo disponible, elegido conjuntamente por el capitán del buque y la capitanía marítima, siempre que se cumplan las condiciones impuestas al respecto por la autoridad competente del Estado del pabellón del buque, y aceptadas por la Administración marítima española. Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y de la tripulación, sin riesgo para otros buques y sin que resulte gravemente amenazada la integridad del medio ambiente marino.

Cuando la decisión de enviar un buque a un astillero de reparaciones se deba a un incumplimiento de la Resolución A.744(18) de la OMI, ya sea con respecto a la documentación o a fallos y deficiencias estructurales del buque, la capitanía marítima podrá exigir que las mediciones de espesor necesarias se efectúen en el puerto donde haya tenido lugar la inmovilización, antes de permitir la salida del buque.

2. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, la capitanía marítima del puerto en el que se realizó la inspección notificará todas las condiciones del viaje a la autoridad competente del Estado en que esté situado el astillero de reparaciones, a las partes mencionadas en el apartado 6 del artículo 19, y a cualquier otra autoridad, si procede.

La autoridad competente del Estado miembro que reciba la notificación informará de las medidas adoptadas al órgano que haya remitido la información.

3. Las capitanías marítimas denegarán el acceso a los puertos españoles a los buques a los que se refiere el apartado 1, siempre que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por cualquiera de los Estados miembros en el puerto de inspección o que incumplan los requisitos aplicables de los Convenios al no presentarse en el astillero indicado, hasta que el propietario acredite a satisfacción de la Administración marítima española que el buque cumple plenamente los requisitos aplicables de los Convenios.

4. Cuando los buques mencionados se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por la capitanía marítima, ésta alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros. Cuando los buques de referencia se hagan a la mar incumpliendo la obligación de presentarse en el astillero indicado, la autoridad competente del Estado miembro donde radique éste alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

Si el astillero radicase en un país no comunitario, será el Estado miembro que permitió al buque dirigirse a dicho astillero quien notifique el incumplimiento a los restantes Estados miembros.

Antes de denegar la entrada, la Administración marítima española podrá evacuar consultas con la Administración del pabellón del buque de que se trate.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, la capitanía marítima podrá permitir el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias, siempre que el propietario, el naviero o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la capitanía marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

*Artículo 23. Perfil profesional de los inspectores.*

1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de calificación indicados en el anexo XI y estén habilitados por el Ministerio de

Fomento para efectuar inspecciones de control de buques por el Estado rector del puerto.

2. Excepcionalmente, en aquellos casos en los que Administración marítima no disponga de inspectores con los conocimientos profesionales adecuados, el personal adscrito a ella que lleve a cabo las tareas de inspección podrá estar asistido por cualquier persona con los conocimientos profesionales necesarios.

3. La Administración Marítima, los inspectores y las personas que les asistan no podrán tener interés comercial alguno en los puertos ni en los buques en los que efectúen inspecciones. Asimismo, los inspectores no podrán estar empleados en organizaciones no gubernamentales que expidan certificados estatutarios o de clasificación, o que realicen los reconocimientos necesarios para la expedición de dichos certificados a los buques.

4. Los inspectores serán portadores de un documento personal en forma de tarjeta de identidad expedida por el Ministerio de Fomento con el contenido del Anexo XII.

5. Los inspectores deberán cumplir los requisitos profesionales de cualificación indicados en el Anexo XI tanto con carácter previo a su habilitación como posteriormente, mediante el sistema armonizado para la formación y evaluación de competencias de los inspectores que la Comisión elaborará y aplicará en colaboración con los Estados miembros de la Unión Europea.

#### Artículo 24. *Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias.*

1. Cuando los prácticos, en el ejercicio de sus funciones, observen deficiencias que puedan comprometer la navegación segura de cualquier buque o que puedan crear un riesgo de daños para el medio ambiente marino, informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la capitanía marítima competente

2. Cuando la autoridad portuaria o el órgano correspondiente de la Administración autonómica observen que un buque que se encuentre en su puerto presenta deficiencias que puedan afectar a la seguridad del buque o constituyan un riesgo grave de daños para el medio ambiente marino, informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la capitanía marítima competente.

3. La información a la que se refieren los apartados anteriores será suministrada en formato electrónico siempre que sea posible y tendrá el siguiente contenido mínimo:

- a) Datos del buque (nombre, número de identificación OMI, indicativo de llamada y pabellón).
- b) Información sobre la navegación del buque (último puerto de escala y puerto de destino).
- c) Descripción de las anomalías encontradas a bordo.

4. La Dirección General de la Marina Mercante llevará a cabo el seguimiento de los buques sobre los que se hayan comunicado deficiencias y registrará los datos correspondientes a las medidas que, en su caso, se hayan adoptado.

#### Artículo 25. *Base de datos de inspecciones.*

1. El Ministerio de Fomento se asegurará de que se transmita lo antes posible la información relativa a la hora de llegada real y la hora de partida real de cualquier buque que haga escala en puertos o fondeaderos españoles -junto con los datos identificativos del puerto-, a la base de datos de inspecciones dependiente de la Comisión de la Unión Europea a través del sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet» mencionado en el artículo 3 letra s), de la Directiva 2002/59/CE. Una vez transferida dicha información a través de SafeSeaNet a la base de datos de inspecciones, la Dirección General de la Marina Mercante quedará exenta del suministro de los datos previstos en los puntos 1.2 y 2, letras a) y b) del anexo XV de este Reglamento.

2. El citado Centro Directivo transmitirá la relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con este Reglamento a la base de datos de inspecciones tan pronto

como se elabore el informe de inspección o se levante la inmovilización, debiendo validar dicha información en un plazo máximo de 72 horas, a los efectos de su publicación.

**Artículo 26. Intercambio de información y cooperación.**

Se establecerán mecanismos de cooperación entre la Dirección General de la Marina Mercante, las autoridades portuarias, los órganos correspondientes de la Administración autonómica y cualesquiera otros organismos y empresas implicadas, con el fin de asegurar que la Dirección General de la Marina Mercante obtenga la información que se precisa en los apartados siguientes:

- a) información notificada de conformidad con el artículo 9 y el anexo III.
- b) información sobre los buques que no hayan notificado todos los datos que se requieren en este Reglamento, en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, en el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, así como en el Reglamento (CE) n.º 725/2004, si procede.
- c) información sobre los buques que hayan salido al mar sin haber cumplido las disposiciones de los artículos 7 ó 10 del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.
- d) información sobre los buques a los que se haya denegado el acceso al puerto o hayan sido expulsados de éste por motivos de protección marítima.
- e) información sobre deficiencias observadas en aplicación del artículo 24.

**Artículo 27. Reembolso de los costes.**

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

No se levantará la inmovilización hasta que los costes se hayan pagado en su totalidad o bien se haya prestado garantía suficiente.

2. Con fundamento en el artículo 112 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, todos los costes derivados de inspecciones que den lugar a la denegación de acceso de un buque a un puerto o bien a la inmovilización de un buque en puerto correrán a cargo del propietario o del explotador del buque.

**Artículo 28. Datos que deberán suministrarse para el seguimiento de la aplicación de este Reglamento.**

La Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para suministrar a la Comisión la información enumerada en el anexo XV con la frecuencia indicada en el mismo. Asimismo, es el órgano encargado de hacer públicos los datos enumerados en el anexo XIV relativos a los buques que, durante el mes anterior, hayan sido inmovilizados en los puertos españoles o cuyo acceso les haya sido denegado.

**Artículo 29. Infracciones y sanciones.**

1. El incumplimiento de lo previsto en este reglamento podrá dar lugar a la exigencia de responsabilidades administrativas de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo III del Título IV de la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina

Mercante y en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre.

2. Una vez incoado el procedimiento sancionador, el órgano competente se pronunciará de inmediato sobre la necesidad de adoptar la medida provisional de inmovilización del buque, con la finalidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, hasta tanto se constituya aval o garantía suficiente a juicio de dicho órgano, con arreglo al artículo 15 del Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, en relación con el artículo 4 del anexo II del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

No se levantará la inmovilización hasta que se haya satisfecho la sanción o se haya prestado garantía suficiente.

## ANEXO I

### **Elementos del sistema comunitario de inspección por el Estado rector del puerto (a los que se refiere el artículo 5)**

El sistema comunitario de inspección por el Estado rector del puerto comprenderá los elementos siguientes:

#### I. Perfil de riesgo del buque.

El perfil de riesgo del buque se determina mediante una combinación de los siguientes parámetros genéricos e históricos:

##### 1. Parámetros genéricos.

###### a) Tipo de buque.

Se consideran de mayor riesgo los buques de pasaje, buques tanque petroleros o quimiqueros, gaseros y graneleros.

###### b) Edad del buque.

Se considera que los buques con más de 12 años de antigüedad presentan mayor riesgo.

###### c) Historial del Estado de abanderamiento.

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un alto índice de inmovilizaciones en la Unión Europea y la zona del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un bajo índice de inmovilizaciones en la Unión Europea y la zona del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado en el que se haya concluido una auditoría y, en su caso, un plan de medidas correctoras de conformidad con el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI Tan pronto como se adopten las medidas a que se hace referencia en el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE los Estados de abanderamiento de dichos buques deberán demostrar que cumplen el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.

d) Organizaciones reconocidas.

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques cuyos certificados hayan sido expedidos por organizaciones reconocidas con rendimientos bajos o muy bajos en lo que respecta a sus índices de inmovilización en la Unión Europea y la zona del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques cuyos certificados haya sido expedidos por organizaciones reconocidas con un rendimiento alto en relación con sus índices de inmovilización en la Unión Europea y la zona del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques provistos de certificados expedidos por organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009.

e) Historial de la empresa naviera.

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques de navieras que tengan un historial malo o muy malo, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Unión Europea y la zona del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques de compañías que tengan un rendimiento alto, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Unión Europea y la zona del MA de París.

2. Parámetros históricos.

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que hayan sido inmovilizados más de una vez.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que, durante las inspecciones realizadas en el período mencionado en el anexo II hayan presentado un número de deficiencias menor que el indicado en el anexo II.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que no hayan sido inmovilizados durante el período indicado en el anexo II.

Los parámetros de riesgo se combinarán aplicando una ponderación que refleje la influencia relativa de cada parámetro en el riesgo global del buque para establecer los siguientes perfiles de riesgo de los buques:

- alto riesgo,
- riesgo normal,
- bajo riesgo.

En la determinación de estos perfiles de riesgo, se dará mayor peso a los parámetros relativos al tipo de buque, al historial del Estado de abanderamiento, las organizaciones reconocidas y las compañías.

II. Inspección de buques.

1. Inspecciones periódicas.

Las inspecciones periódicas se realizarán a intervalos predeterminados. Su frecuencia estará determinada por el perfil de riesgo del buque. El intervalo entre inspecciones periódicas de buques de alto riesgo no excederá de seis meses. El intervalo entre las inspecciones periódicas de buques de otros perfiles de riesgo se incrementará a medida que disminuya el riesgo.

La Dirección General de la Marina Mercante inspeccionará periódicamente los buques que se especifican a continuación:

– todo buque con un perfil de riesgo alto que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Unión Europea o de la región del MA de París en los últimos seis meses. Los buques de alto riesgo podrán ser inspeccionados a partir del quinto mes,

- todo buque con un perfil de riesgo normal que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Unión Europea o de la zona del MA de París en los últimos 12 meses. Los buques de riesgo normal podrán ser inspeccionados a partir del décimo mes,
- todo buque con un perfil de riesgo bajo que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Unión Europea o de la zona del MA de París en los últimos 36 meses. Los buques de bajo riesgo podrán ser inspeccionados a partir del vigesimocuarto mes.

## 2. Inspecciones adicionales.

Serán sometidos a inspección, con independencia del tiempo transcurrido desde la última inspección periódica, los buques a los que se apliquen los siguientes factores prioritarios. No obstante, quedará al criterio profesional del inspector la necesidad de llevar a cabo una inspección adicional sobre la base de factores imprevistos.

### 2A. Factores prioritarios.

Los buques a los que se apliquen los siguientes factores prioritarios serán inspeccionados con independencia del tiempo transcurrido desde la última inspección periódica:

- Los buques objeto de suspensión o retirada de clase por razones de seguridad desde la última inspección realizada en la Unión Europea o la zona del MA de París.
- Los buques objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro.
- Los buques que no se puedan identificar en la base de datos de inspecciones.
- Los buques que:

- a) se hayan visto envueltos en un abordaje, varada o hayan encallado cuando se dirigían al puerto,
- b) hayan sido acusados de incumplir presuntamente las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias o efluentes peligrosos,
- c) hayan maniobrado de forma errática o insegura, sin aplicar las medidas de ordenación del tráfico marítimo aprobadas por la OMI u otras prácticas de navegación seguras.

### 2B. Factores imprevistos.

Los buques a los que se apliquen los siguientes factores imprevistos podrán ser inspeccionados con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica. La decisión de realizar tal inspección adicional quedará al criterio profesional de la autoridad competente:

- Buques que hayan incumplido la versión aplicable de la Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al Mar Báltico.
- Los buques que lleven certificados expedidos por una organización que en su momento fue organización reconocida, pero cuyo reconocimiento ha sido retirado después de la última inspección realizada en la Unión Europea o la zona del MA de París.
- Los buques en relación con los cuales el práctico o las autoridades u organismos portuarios hayan notificado anomalías aparentes que puedan suponer una merma de la seguridad de su navegación o una amenaza para el medio ambiente, con arreglo al artículo 24 de este Reglamento.
- Los buques que hayan incumplido las prescripciones aplicables en materia de notificación mencionadas en el artículo 9 de este Reglamento, en el Real Decreto 1381/2002, en el R.D. 210/2004 y, si procede, en el Reglamento (CE) n.º 725/2004.
- Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia por parte del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en los aspectos de seguridad relacionados con su funcionamiento, las condiciones de vida y trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, a menos que la Dirección General de la Marina Mercante considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.
- Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización hace más de tres meses.

– Los buques sobre los cuales se hayan notificado deficiencias pendientes, excepto aquellos cuyas deficiencias habían de rectificarse dentro de los catorce días siguientes a su partida, y excepto aquellas deficiencias que debían rectificarse antes de su partida.

– Los buques sobre los cuales se hayan notificado problemas relativos a la carga, en particular si se trata de cargas nocivas y peligrosas.

– Los buques que hayan sido utilizados con peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

– Los buques cuyos parámetros de riesgo, según informaciones recibidas de una fuente fiable difieren de los declarados, y cuyo nivel de riesgo sea por tanto superior.

### 3. Sistema de selección.

#### 3A. Los buques con prioridad I serán inspeccionados como sigue:

##### a) se realizarán inspecciones ampliadas de:

– todo buque con perfil de riesgo alto que no haya sido inspeccionado en los últimos seis meses,

– todo buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;

##### b) se realizará una inspección inicial o, si ha lugar, una inspección más detallada de:

– todo buque que no sea de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;

##### c) cuando se presenten factores prioritarios:

– se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de todo buque que tenga un perfil de riesgo alto y de todo buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,

– se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.

#### 3B. Cuando la autoridad competente decida inspeccionar a un buque con prioridad II, serán de aplicación las disposiciones siguientes:

##### a) se realizará una inspección ampliada de:

– todo buque que tenga un perfil de riesgo alto y que no haya sido inspeccionado en los últimos cinco meses,

– todo buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, y

– todo buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;

##### b) se realizará una inspección inicial o una inspección más detallada, según corresponda, de:

– todo buque que no sea de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, o

– todo buque que no sea de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;

c) cuando se presenten factores imprevistos:

– se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de cualquier buque que tenga un perfil de riesgo alto y de cualquier buque de pasaje, petrolero, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,

– se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.

## ANEXO II

### Determinación del perfil de riesgo del buque (al que se refiere el artículo 10, apartado 2)

Parámetros genéricos		Perfil					
		Buque de riesgo alto (BRA)		Buque de riesgo normal (BRN)	Buque de riesgo bajo (BRB)		
		Criterios	Puntos de ponderación	Criterios	Criterios		
1	Tipo de buque	Quimiquero Gasero Petrolero Granelero De pasaje	2	Buque de riesgo ni alto ni bajo	Todos los tipos		
2	Edad del buque	todos los tipos > 12 años	1		Todas las edades		
3a	Pabellón	Lista NGB	Negra – RMA, RA, RM a RA		2	Blanca	
			Negra – RM		1		
3b		Auditoría de la OMI	–		–	Sí	
4a	Organización reconocida	Histórial	A		–	–	Alto
			M		–	–	–
			B		Bajo	1	–
			MB		Muy bajo	–	–
4b		Reconocida por la UE	–		–	Sí	
5	Naviera	Histórial	A	–	–	Alto	
			M	–	–	–	
			B	Bajo	2	–	
			MB	Muy bajo	–	–	
Parámetros históricos							
6	Número de deficiencias registradas encada inspección en los 36 meses anteriores	Defi- cien- cias	No susceptible de inspección	–	< 5 (y por lo menos una inspección efectuada en los 36 meses anteriores)		
7	Número de inmovilizaciones en los 36 meses anteriores	Inmo- viliza- ciones	> 2 inmovilizaciones	1	Ninguna inmovilización		

Los BRA son los buques que cumplen criterios hasta un valor total de 5 o más puntos de ponderación. BRB son los buques que cumplen todos los criterios de los parámetros de riesgo bajo.

BRN son los buques que son ni BRA ni BRB.

**ANEXO III****Notificación (a la que se refiere el artículo 9, apartado 1)**

Información que se facilitará según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1.

La información que se especifica seguidamente se presentará a la Autoridad Portuaria u órgano portuario autonómico competente o a la autoridad u organismo designado a tal efecto al menos con tres días de antelación respecto de la fecha de llegada al puerto prevista o antes de abandonar el puerto o estación marítima en el caso de que se prevea que el viaje vaya a durar menos de tres días.

- a) identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI);
- b) duración prevista de la escala;
- c) en el caso de los buques tanque:
  - i) configuración: casco único, casco único con tanques de lastre separado, doble casco,
  - ii) condiciones de los tanques de carga y de lastre: llenos, vacíos, inertizados,
  - iii) volumen y naturaleza de la carga;
- d) operaciones previstas en el puerto o estación marítima de destino (carga, descarga, otras);
- e) reconocimientos e inspecciones obligatorias previstas y trabajos importantes de mantenimiento y reparación que hayan de efectuarse durante la estancia en el puerto de destino;
- f) fecha de la última inspección ampliada en la zona del MA de París.

**ANEXO IV****Lista de certificados y documentos (a la que se refiere el artículo 13, apartado 1)**

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. Certificado de seguridad para buque de pasaje.
  - Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
  - Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
  - Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
  - Certificado de exención, incluida la lista de cargas, según proceda.
  - Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de protección del buque (CPIB).
4. Registro sinóptico continuo.
5. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
  - Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
6. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
  - Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
7. Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
8. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
9. Certificado internacional de francobordo (1966).
  - Certificado internacional de exención de francobordo.

10. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
11. Libro registro de carga.
12. Documento de tripulación mínima de seguridad.
13. Certificados o cualesquiera otros documentos requeridos con arreglo a las disposiciones del STCW 78/95.
14. Certificados médicos (véase el Convenio n.º 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente de mar).
15. Cuadro indicativo de la organización del trabajo a bordo (Convenio n.º 180 de la OIT y STCW 78/95).
16. Registros de las horas de trabajo y descanso de la gente de mar (Convenio n.º 180 de la OIT).
17. Información sobre la estabilidad.
18. Copia del documento de cumplimiento y del certificado de gestión de la seguridad expedidos conforme al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (SOLAS 74, capítulo IX).
19. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria expedidos por la organización reconocida de que se trate (solo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una organización reconocida).
20. Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas.
21. Certificado de seguridad para nave de gran velocidad y permiso de explotación para nave de gran velocidad.
22. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.
23. Diario del buque en el que se hayan registrado los ensayos y ejercicios, incluidos ejercicios de protección, y libro de registro de la inspección y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento y de lucha contra incendios.
24. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.
25. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.
26. En el caso de petroleros, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos del último viaje en lastre.
27. Cuadro orgánico, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.
28. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.
29. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros).
30. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto.
31. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.
32. Documento de autorización para transporte de grano.
33. Manual de sujeción de la carga.
34. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.
35. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.
36. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperación SAR.
37. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.
38. Cuadernillo del granelero.
39. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga.
40. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992).

41. Certificado prescrito por la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo.

42. Certificado prescrito por el Reglamento (CE) n.º 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

43. Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.

44. Certificado internacional de reducción de la contaminación por aguas residuales.

## ANEXO V

### Ejemplos de «motivos fundados» (a los que se refiere el artículo 13, apartado 2)

A. Ejemplos de «motivos fundados» para llevar a cabo una inspección más detallada:

- 1) Buques contemplados en el anexo I, parte II, secciones 2 A y 2 B.
- 2) No se ha llevado adecuadamente el libro registro de hidrocarburos.
- 3) Se han observado inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación.
- 4) Existen indicios de que los miembros de la tripulación no pueden cumplir los requisitos relativos a la comunicación a bordo establecidos en el artículo 18 de la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas.
- 5) Un título se ha obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.
- 6) El buque tiene un capitán, oficial o marinero en posesión de un título expedido por un país que no ha ratificado el STCW 78/95.
- 7) Hay pruebas de que las operaciones de carga y otras no se llevan a cabo de manera segura o de acuerdo con las orientaciones de la OMI, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga está por encima del nivel máximo prescrito.
- 8) El capitán de un petrolero no puede presentar el registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
- 9) No existe un cuadro orgánico actualizado de la tripulación o hay tripulantes que no conocen sus obligaciones en caso de incendio o abandono del buque.
- 10) Se ha emitido una falsa alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación.
- 11) No se encuentran a bordo algún equipo esencial o dispositivo que se prescriben en los Convenios.
- 12) Las condiciones a bordo resultan excesivamente insalubres.
- 13) De la impresión general o las observaciones del inspector se desprenden indicios de que existen deterioros o deficiencias graves en el casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque.
- 14) Hay información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad del buque o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado.
- 15) Ausencia de un cuadro en el que figure la organización del trabajo a bordo y de registros de las horas diarias de trabajo o de descanso de la gente de mar.

B. Ejemplos de motivos fundados para el control de buques en lo referente a los aspectos de protección.

1. Durante la inspección inicial del control por la autoridad competente, el inspector puede apreciar la existencia de motivos fundados que justifiquen la adopción de medidas

de control adicionales en relación con la protección si concurren las siguientes circunstancias:

- 1.1 el certificado internacional de protección del buque no es válido o ha expirado;
- 1.2 el buque se encuentra en un nivel de protección inferior al del puerto;
- 1.3 no se han realizado las prácticas de protección del buque;
- 1.4 están incompletos los registros correspondientes a las últimas interfaces buque-puerto o buque-buque;
- 1.5 existen pruebas o se ha observado que no pueden comunicarse entre sí miembros clave de la tripulación del buque;
- 1.6 evidencias obtenidas por observación que revelan deficiencias graves en el dispositivo de protección;
- 1.7 información de terceros, como un informe o una denuncia relativos a la protección.
- 1.8 el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial y, según el criterio profesional del inspector, uno de los objetivos del buque al solicitar tal certificado fue eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 y de la parte A del Código PBIB una vez transcurrido el período de validez del certificado inicial. La parte A del Código PBIB especifica las circunstancias en que puede expedirse un certificado provisional.

2. Si se determina la existencia de motivos fundados, según lo anteriormente descrito, el inspector informará de inmediato a la autoridad de protección competente (salvo si el inspector es también un oficial de protección debidamente autorizado). La autoridad de protección competente decidirá entonces las medidas de control adicionales necesarias en función del nivel de protección de conformidad con la regla 9 del capítulo XI del Convenio SOLAS 74.

3. La determinación de motivos fundados distintos de los mencionados corresponderá al oficial de protección debidamente autorizado.

## ANEXO VI

### **Procedimientos para el control de buques (a los que se refiere el artículo 15, apartado 1)**

Anexo I, «Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto», del MA de París junto con las siguientes instrucciones publicadas por el MA de París en su versión actualizada:

- Instrucción 33/2000/02: Control operativo sobre transbordadores y buques de pasajeros,
- Instrucción 35/2002/02: Orientaciones para los inspectores de control por el Estado rector del puerto sobre cartas electrónicas de navegación,
- Instrucción 36/2003/08: Orientaciones para la inspección de las condiciones de vida y de trabajo,
- Instrucción 37/2004/02: Orientaciones para los inspectores de control por el Estado rector del puerto sobre el Convenio STCW 78/95, tal como ha sido modificado,
- Instrucción 37/2004/05: Orientaciones para la inspección de las horas de trabajo y descanso,
- Instrucción 37/2004/10: Orientaciones para los inspectores de control por el Estado rector del puerto sobre aspectos en relación con la protección,
- Instrucción 38/2005/02: Orientaciones para el control, por parte de los inspectores del Estado rector del puerto, del Registro de Datos de la Travesía (RDT),
- Instrucción 38/2005/05: Orientaciones sobre el anexo I del Convenio Marpol 73/78,
- Instrucción 38/2005/07: Orientaciones para el control del régimen de evaluación de las condiciones de petroleros de casco único (CAS).

- Instrucción 39/2006/01: Orientaciones para los inspectores de control por el Estado rector del puerto sobre el código ISM,
- Instrucción 39/2006/02: Orientaciones para los inspectores de control por el Estado rector del puerto sobre el control del GMDSS,
- Instrucción 39/2006/03: Introducción de mejoras en la lista de control de denegaciones de acceso a puerto y notificaciones,
- Instrucción 39/2006/10: Orientaciones para los inspectores de control del Estado rector del puerto para el examen de los tanques de lastre y simulacro de corte en el suministro eléctrico principal (prueba del apagón),
- Instrucción 39/2006/11: Orientaciones para el control de la estructura de los graneleros,
- Instrucción 39/2006/12: Código de conducta para los inspectores de control del Estado rector del puerto,
- Instrucción 40/2007/04: Criterios para evaluar la responsabilidad de las organizaciones reconocidas,
- Instrucción 40/2007/09: Orientaciones para los inspectores de control del Estado rector del puerto por lo que se refiere al cumplimiento del anexo VI del Convenio Marpol 73/78.

## ANEXO VII

### Inspección ampliada de buques (a la que se refiere el artículo 14)

La inspección ampliada se refiere, en particular, a las condiciones generales de las siguientes zonas de riesgo:

- documentación,
- condiciones estructurales,
- condiciones de estanqueidad,
- sistemas de emergencia,
- radiocomunicaciones,
- operaciones de carga,
- seguridad contra incendios,
- alarmas,
- condiciones de vida y de trabajo,
- equipos de navegación,
- dispositivos de salvamento,
- mercancías peligrosas,
- maquinaria de propulsión y auxiliar,
- prevención de la contaminación.

Además, en la medida en que sea materialmente practicable y teniendo en cuenta las posibles limitaciones que impone la seguridad de las personas, del buque o del puerto, la inspección ampliada incluirá la comprobación de elementos específicos de las zonas de riesgo en función del tipo de buque inspeccionado, tal como se establece en el artículo 14, apartado 4.

## ANEXO VIII

### Disposiciones relativas a la denegación de acceso a los puertos y fondeaderos situados dentro de la Unión Europea (a las que se refiere el artículo 16)

1. Cuando concurren las condiciones descritas en el artículo 16, apartado 1, la capitanía marítima correspondiente al puerto en que se haya dictado la tercera inmovilización del buque, notificará por escrito al capitán que se dictará una orden de denegación de acceso con efectos inmediatos a partir del momento en que el buque abandone el puerto. La denegación de acceso será aplicable inmediatamente después de que el buque

abandone el puerto o fondeadero, una vez rectificadas las deficiencias que condujeron a su inmovilización.

2. La capitanía marítima remitirá asimismo copia de la orden de denegación de acceso a la Administración del Estado de abanderamiento, la organización reconocida correspondiente, los otros Estados miembros y partes del MA de París, la Comisión Europea, y la Secretaría del MA de París y actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la denegación de acceso.

3. Para que se levante la orden de denegación de acceso, el propietario o naviero deberá solicitarlo oficialmente a la capitanía marítima que la haya dictado. Dicha solicitud deberá ir acompañada de un documento, expedido por la Administración del Estado de abanderamiento tras la visita a bordo de un inspector debidamente autorizado por dicha Administración, que acredite que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los Convenios. La Administración del Estado de abanderamiento acreditará ante la capitanía marítima que tal visita ha tenido efectivamente lugar.

4. La solicitud de levantamiento de la orden de denegación de acceso también deberá ir acompañada, si procede, de un documento expedido por la sociedad de clasificación en la que esté clasificado el buque, tras una visita realizada a bordo por uno de sus inspectores, que acredite que el buque es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad. La sociedad de clasificación acreditará ante la autoridad competente que tal visita ha tenido efectivamente lugar.

5. La orden de denegación de acceso solo podrá levantarse cuando haya transcurrido el período mencionado en el artículo 16 del presente Reglamento y tras una nueva inspección del buque verificada en el puerto en el que se acuerde.

Si el citado puerto se encuentra situado en un Estado miembro, la autoridad competente de este último podrá autorizar al buque, a solicitud de la capitanía marítima que dictó la orden de denegación de acceso, a entrar en el puerto de referencia para que se lleve a cabo la nueva inspección. En tal caso, no se realizará en el puerto operación de carga alguna hasta que se levante la orden de denegación de acceso.

6. Si la inmovilización que motivó la orden de denegación de acceso estuvo causada al menos en parte por deficiencias en la estructura del buque, la capitanía marítima que la dictó podrá exigir que determinados espacios, incluidos los espacios de carga y los tanques, se pongan a disposición de los inspectores para ser examinados en la nueva inspección.

7. La nueva inspección será realizada por la capitanía marítima que dictó la orden de denegación de acceso o bien, con la aquiescencia de ésta, por la autoridad competente del puerto de destino del buque. La capitanía marítima podrá exigir una notificación previa de hasta 14 días para realizar la nueva inspección. Se acreditará, a satisfacción de la misma, que el buque cumple plenamente las prescripciones aplicables de los Convenios.

8. La nueva inspección consistirá en una inspección ampliada que deberá incluir, como mínimo, los aspectos correspondientes del anexo VII.

9. Todos los costes de esta inspección ampliada serán sufragados por el propietario o el naviero del buque.

10. Si los resultados de la inspección ampliada, realizada según lo dispuesto en el Anexo VII, satisfacen a la capitanía marítima, se levantará la orden de denegación de acceso y se informará por escrito de tal circunstancia a la empresa naviera.

11. La capitanía marítima también informará por escrito de su decisión a la Administración del Estado de abanderamiento, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, los demás signatarios del MA de París la Comisión Europea, y la Secretaría del MA de París. La capitanía marítima actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la revocación de la denegación de acceso.

12. La información sobre los buques cuyo acceso a los puertos de la Unión Europea haya sido denegado estará disponible en la base de datos de inspecciones y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 de la Directiva 2002/16/CE y en el anexo XIII de este Reglamento.

## ANEXO IX

### Informe de inspección

El informe de inspección incluirá como mínimo los siguientes elementos:

#### I. Información general.

1. Autoridad competente que ha elaborado el informe.
2. Fecha y lugar de la inspección.
3. Nombre del buque inspeccionado.
4. Pabellón.
5. Tipo de buque: (según consta en el certificado de gestión de la seguridad).
6. Número de identificación OMI.
7. Distintivo de llamada.
8. Arqueo.
9. Peso muerto (si procede).
10. Año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque.
11. Sociedad o sociedades de clasificación, así como cualquier otra organización, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiere.
12. Organización u organizaciones reconocidas, y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los Convenios aplicables en nombre del Estado de abanderamiento.
13. Nombre y dirección de la empresa naviera o del propietario del buque.
14. En el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento.
15. Fecha final de redacción del informe de inspección.
16. Indicación de que la información detallada relativa a inspecciones o inmovilizaciones puede ser hecha pública.

#### II. Información relativa a la inspección.

1. Certificados expedidos en aplicación de los Convenios pertinentes, autoridad u organismo que ha expedido el certificado o certificados pertinentes, indicando las fechas de expedición y de expiración.
2. Partes o elementos del buque que han sido objeto de inspección (en el caso de inspección más detallada o ampliada).
3. Puerto y fecha de la última inspección intermedia, anual o de renovación y nombre de la organización que la ha realizado.
4. Indicación del tipo de inspección (inspección, inspección detallada, inspección ampliada).
5. Naturaleza de las deficiencias.
6. Medidas adoptadas.

#### III. Información suplementaria en caso de inmovilizaciones.

1. Fecha de la decisión de inmovilización.
2. Fecha del levantamiento de la inmovilización.
3. Naturaleza de las deficiencias que han justificado la decisión de inmovilización (referencias a los Convenios, cuando corresponda).
4. Indicación, en su caso, de la responsabilidad de la organización reconocida o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización.
5. Medidas adoptadas.

## ANEXO X

### **Criterios para la inmovilización de un buque (a los que se refiere el artículo 19, apartado 3)**

#### *Introducción*

Antes de determinar si las deficiencias descubiertas durante una inspección justifican la propuesta de inmovilización del buque correspondiente, el inspector aplicará los criterios expuestos en los puntos 1 y 2 siguientes.

En el punto 3 se incluyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la inmovilización del buque (véase el artículo 19, apartado 4).

Cuando el motivo de la inmovilización sea resultado de una avería accidental sufrida por el buque mientras se dirigía a puerto, no se dará orden de inmovilización, a condición de que:

- a) se hayan cumplido debidamente las prescripciones de la regla 1/11(c) del Convenio SOLAS 74 con respecto a la notificación a la administración del Estado de abanderamiento y al inspector designado de la organización reconocida responsable de la expedición del pertinente certificado;
- b) antes de llegar a puerto, el capitán o el propietario del buque hayan comunicado a la Administración Marítima los pormenores del accidente y las averías sufridas, y les hayan facilitado información sobre la obligatoria notificación a la administración del Estado de abanderamiento;
- c) el buque haya tomado las medidas correctoras adecuadas, a satisfacción de la autoridad, y
- d) la autoridad, tras haber sido informada de que se han ultimado las medidas correctoras, garantice que se han subsanado las deficiencias claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente.

#### 1. Criterios principales.

Antes de emitir su dictamen profesional sobre la inmovilización o la no inmovilización de un buque, el inspector aplicará los siguientes criterios:

##### Plazos:

Los buques que no reúnan condiciones en materia de seguridad para hacerse a la mar serán inmovilizados en la primera inspección en la que se comprueben las deficiencias, independientemente del tiempo que deban permanecer en puerto.

##### Criterios:

El buque quedará inmovilizado si las deficiencias son lo suficientemente graves como para exigir una nueva visita del inspector, con el fin de que este se cerciore de que, antes de que el buque se haga a la mar, han sido subsanadas.

El hecho de que el inspector deba realizar una nueva visita al buque determina la gravedad de las deficiencias. No obstante, no será siempre obligatorio realizar una nueva visita. Las autoridades comprobarán de alguna forma, preferentemente mediante una visita posterior, que las deficiencias han sido subsanadas antes de que el buque se haga a la mar.

#### 2. Aplicación de los criterios principales.

A la hora de decidir si las deficiencias detectadas en un buque son suficientemente graves para proponer la inmovilización del mismo, el inspector valorará los siguientes elementos:

1. Si el buque tiene la documentación prescrita y en periodo de validez;

2. Si el buque cuenta con una tripulación conforme al documento determinante de la tripulación mínima de seguridad.

Durante la inspección el inspector examinará si el buque y la tripulación pueden:

3. navegar en condiciones seguras durante el viaje;
4. manipular, transportar y supervisar en condiciones seguras la condición de la carga durante el viaje;
5. operar en la cámara de máquinas en condiciones de seguridad durante el viaje;
6. mantener su propia capacidad de propulsión y rumbo durante el viaje;
7. en caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque durante el viaje;
8. en caso de necesidad, abandonar el buque inmediatamente y en condiciones de seguridad y efectuar operaciones de salvamento durante el viaje;
9. impedir la contaminación del medio ambiente marino durante el viaje;
10. mantener la estabilidad adecuada durante el viaje;
11. mantener la integridad de estanqueidad adecuada durante el viaje;
12. en caso de necesidad, comunicarse en situaciones de emergencia durante el viaje;
13. proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud durante el viaje;
14. proporcionar toda la información posible en caso de accidente.

Si la valoración de alguno de estos elementos es negativa, teniendo en cuenta todas las deficiencias comprobadas, se tomará en consideración muy seriamente la inmovilización del buque. La combinación de deficiencias de menor importancia también puede justificar la inmovilización del buque.

3. A fin de asistir al inspector en la utilización de estas directrices, se facilita a continuación una lista de deficiencias, agrupadas en función de los Convenios y/o Códigos, pertinentes, cuya naturaleza se considera tan grave que pueden justificar la inmovilización del buque de que se trate. Esta lista no pretende ser exhaustiva.

### 3.1 De carácter general.

La falta de certificados y documentos válidos exigidos por los instrumentos relevantes. No obstante, los buques que enarboles el pabellón de Estados que no sean parte en un Convenio o que no hayan implantado otro instrumento relevante, no tienen derecho a llevar los certificados establecidos por el Convenio u otro instrumento relevante. Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debe ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de «tratamiento no más favorable», se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.

### 3.2 Ámbitos regulados por el Convenio SOLAS 74.

1. Avería o mal funcionamiento de la propulsión y otras máquinas esenciales, así como de las instalaciones eléctricas.

2. Limpieza insuficiente de la cámara de máquinas, cantidad excesiva de mezclas de agua oleosa en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de escape de la cámara de máquinas, mal funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.

3. Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como del alumbrado, baterías e interruptores.

4. Mal funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.

5. Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los equipos individuales de salvamento, embarcaciones de supervivencia y medios de puesta a flote.

6. Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permitan la utilización para la que están previstos del sistema de detección de incendios,

las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, el sistema fijo de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, las válvulas de mariposa de cierre automático, los dispositivos de cierre rápido.

7. Ausencia, deterioro sustancial o mal funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de cubierta de carga de los petroleros.

8. Ausencia, falta de conformidad o deterioro grave de las señales luminosas, visuales o acústicas.

9. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones de seguridad y emergencia.

10. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación tomando en cuenta las disposiciones de la Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 74.

11. Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o toda otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que podrá utilizarse un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) homologado como sustituto de las cartas físicas.

12. Ausencia de sistemas de extracción de aire que no produzcan chispa en las cámaras de bombas de carga.

13. Graves deficiencias de las prescripciones operacionales, como se describe en la sección 5.5 del anexo 1 del MA de París.

14. El número, la composición o la titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la tripulación de seguridad.

15. No realización del programa de reconocimientos mejorados con arreglo al capítulo XI, Regla 2, del Convenio SOLAS 74.

### 3.3 Ámbitos regulados por el Código CIQ.

1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.

2. Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos.

3. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.

4. Fuentes de ignición en lugares peligrosos.

5. Infracciones de las prescripciones especiales.

6. Superación de la cantidad máxima de carga autorizada por tanque.

7. Insuficiente protección térmica de productos sensibles.

### 3.4 Ámbitos regulados por el Código CIG.

1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.

2. Ausencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o los espacios de servicio.

3. Mamparos no estancos a los gases.

4. Cierres de ventilación defectuosos.

5. Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas.

6. Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas.

7. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.

8. Ventiladores en la zona de carga no operativos.

9. Alarmas de presión para los tanques de carga no operativas.

10. Instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa.

11. Transporte de sustancias que requieran un compuesto inhibidor, sin el certificado correspondiente.

### 3.5 Ámbitos regulados por el LL 66.

1. Zonas importantes con daños o corrosión, o picaduras en las chapas y refuerzos de las cubiertas y el casco que afecten a las condiciones de navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que realizar reparaciones permanentes.

2. Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.

3. La carencia de información suficiente y fiable, en un formato aprobado, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen de seguridad en la estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque.

4. Ausencia, deterioro sustancial o carácter defectuoso de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.

5. Sobrecarga.

6. Ausencia de marcas de calado o marcas de francobordo, o ilegibilidad de las mismas.

### 3.6 Ámbitos regulados por el anexo I del Convenio Marpol 73/78.

1. Ausencia, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de filtrado del agua de sentinas, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.

2. Insuficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.

3. Libro de registro de hidrocarburos no disponible.

4. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.

5. Ausencia de los informes de inspección o no conformidad de estos con la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol 73/78.

### 3.7 Ámbitos regulados por el anexo II del Convenio Marpol 73/78.

1. Ausencia de un manual de procedimientos y medios.

2. Carga no agrupada por categorías.

3. Libro registro de carga no disponible.

4. Transporte de sustancias paraoleosas sin que se cumplan las prescripciones o sin un certificado debidamente enmendado.

5. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.

### 3.8 Ámbitos regulados por el anexo V del Convenio Marpol 73/78.

1. Ausencia de un plan de gestión de basuras.

2. Libro registro de basuras no disponible.

3. El personal del buque no está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.

### 3.9 Ámbitos regulados por el STCW 78/95 y la Directiva 2008/106/CE.

1. La gente de mar no está en posesión de un título, no tiene el título adecuado, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo.

2. Prueba de que un título ha sido obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.

3. Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración del Estado de abanderamiento sobre la tripulación mínima de seguridad.

4. Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas para el buque por la administración del Estado de abanderamiento.

5. Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.

6. No acreditación de la capacitación profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la gente de mar en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.

7. Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo no se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.

### 3.10 Ámbitos regulados por los Convenios OIT.

1. Alimentos insuficientes para viajar hasta el puerto siguiente.
2. Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.
3. Condiciones excesivamente insalubres a bordo.
4. Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.
5. Ventilación insuficiente en los alojamientos del buque.
6. Cantidad excesiva de basura, bloqueo por instalaciones o carga o cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.
7. Muestras claras de fatiga en el personal de guardia y otro personal de servicio que se dispone a realizar la primera guardia o guardias subsiguientes de relevo.

3.11 Ámbitos que sin justificar una inmovilización, pueden dar motivo para suspender, por ejemplo, las operaciones de carga.

El mal funcionamiento (o el mantenimiento defectuoso) del sistema de gas inerte, de los dispositivos o de la maquinaria de carga se considerarán razón suficiente para parar la operación de carga.

## ANEXO XI

### **Criterios mínimos para inspectores (a los que se refiere el artículo 23, apartados 1 y 5)**

1. Los inspectores tendrán conocimientos teóricos y experiencia práctica adecuados sobre los buques y su funcionamiento. Asimismo estarán capacitados para aplicar las prescripciones de los Convenios y los procedimientos pertinentes del control por el Estado rector del puerto. Estos conocimientos y la capacitación en cuanto a la aplicación de las prescripciones internacionales y comunitarias deberán adquirirse mediante programas de formación acreditados.

2. Los inspectores deberán cumplir los requisitos de cualificación contenidos en las letras a), b), o c) siguientes:

a) Poseer la cualificación adecuada obtenida en una escuela náutica o en una institución de formación marítima, y haber completado el período de embarque pertinente en calidad de oficial o realizando servicios en estaciones de radiocomunicaciones marítimas ubicadas en tierra, o bien disponer de una certificación de competencia válida con arreglo a lo dispuesto en el capítulo II/2 o III/2 del STCW 78/95 sin limitaciones por lo que respecta a la zona operativa, la potencia propulsora o el arqueo.

b) Haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial mecánico o ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo reconocido por la autoridad competente y haber trabajado como tal durante cinco años como mínimo.

c) Estar en posesión de un título universitario o titulación equivalente haber recibido la debida formación y titulación como inspectores en seguridad de buques.

3. Será necesario, además, que el inspector acredite la experiencia a la que se refieren las letras a) o b) siguientes:

a) Haber prestado un mínimo de un año de servicio como inspector de la Administración marítima española llevando a cabo reconocimientos y expidiendo certificados de acuerdo con los Convenios o bien participando en la supervisión de las actividades de las organizaciones reconocidas en las que se han delegado funciones inspectoras.

b) Haber alcanzado un nivel de competencia equivalente mediante un año, como mínimo, de formación sobre el terreno participando en inspecciones realizadas por la Administración marítima española, en su calidad de Estado rector del puerto, bajo la supervisión de funcionarios expertos encargados de dichas inspecciones.

4. Los inspectores a que se refiere el apartado 2, letra a), deberán tener una experiencia marítima de al menos cinco años que incluya períodos de servicio en el mar como oficiales en la sección de puente, en la sección de máquinas, en la sección de radioelectrónica, en la que también se podrá computar como tal período el tiempo de servicio en estaciones de radiocomunicaciones marítimas ubicadas en tierra, o bien como inspectores de la Administración marítima española o como asistentes en las inspecciones de control por el Estado rector del puerto. Tal experiencia deberá incluir un período de dos años en el mar, como mínimo, como oficial de puente o de máquinas.

5. Los inspectores deberán poseer capacidad de comunicación verbal y por escrito con los tripulantes en la lengua más comúnmente hablada en el mar.

6. Se aceptará también a inspectores que no reúnan los criterios citados si hasta el 23 de abril de 2009 estaban ya al servicio de la Administración marítima española en su calidad de Estado rector del puerto.

Para llevar a cabo las inspecciones a las que se refiere el art. 15, 1 y 2 de este Reglamento, los inspectores habrán de acreditar experiencia suficiente, teórica y práctica, en el área de protección marítima, así como la necesaria cualificación, que habrá de incluir:

a) Unos conocimientos adecuados de la protección marítima y su aplicación a las operaciones que serán inspeccionadas;

b) Experiencia práctica acreditada en tecnologías y técnicas de protección marítima;

c) Conocimiento de los principios, procedimientos y técnicas de inspección;

d) Experiencia práctica de las operaciones que serán inspeccionadas.

## ANEXO XII

### Requisitos para la tarjeta de identidad de los inspectores de control del Estado del puerto. (a la que se refiere el apartado 4 del artículo 23)

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

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

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

3. Indicación de ser personal e intransferible.

4. Firma del titular de la tarjeta de identidad.

5. Declaración por la que se autoriza a su titular para realizar las inspecciones a que se refiere el artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y, en particular, las de control de los buques por el Estado rector del puerto, de acuerdo con lo dispuesto en este Reglamento.

## ANEXO XIII

**Funciones de la base de datos de inspecciones (a la que se refiere el artículo 24, apartado 1 de la Directiva 2009/16/CE)**

1. La base de datos de inspecciones incluirá, como mínimo, las siguientes funciones:

- incluir los datos de inspección de los Estados miembros y de todos los signatarios del MA de París,
- facilitar datos sobre el perfil de riesgo del buque y los buques a los que corresponde una inspección,
- calcular los compromisos de inspección de cada Estado miembro,
- elaborar la lista blanca, así como las listas gris y negra de Estados de abanderamiento, contemplada en el artículo 16, apartado 1,
- facilitar datos sobre el grado de cumplimiento de la normativa de las compañías,
- indicar puntos de zonas de riesgo que deben ser objeto de control en cada inspección.

2. La base de datos de inspección deberá tener capacidad para adaptarse a la evolución futura y para conectarse con otras bases de datos comunitarias sobre seguridad marítima, incluida la red SafeSeaNet, que proporcionará datos sobre las escalas efectivas de buques en puertos de los Estados miembros y, cuando corresponda, con los sistemas de información nacionales pertinentes.

3. La base de datos de inspección incluirá un hipervínculo hacia el sistema de información Equasis. La Dirección General de la Marina Mercante alentará a los inspectores a consultar las bases de datos públicas y privadas sobre inspecciones de buques accesibles a través del sistema de información Equasis

## ANEXO XIV

**Publicidad de las inspecciones, inmovilizaciones y denegaciones de acceso efectuadas en los puertos e instalaciones marítimas de los Estados Miembros (a que se refiere el artículo 26, apartado 1 de la Directiva 2009/16/CE)**

1. La información publicada según lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1 de la Directiva, incluirá los datos siguientes:

- a) nombre del buque;
- b) número de identificación OMI;
- c) tipo de buque;
- d) arqueo;
- e) año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque;
- f) nombre y dirección de la compañía del buque;
- g) en el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento;
- h) Estado de abanderamiento;
- i) certificados de clasificación y certificados estatutarios expedidos de conformidad con los Convenios internacionales pertinentes, incluidas sus fechas de emisión y de caducidad, y autoridades u organizaciones expedidoras de cada uno de ellos;
- j) puerto y fecha del último reconocimiento intermedio o anual en relación con los certificados citados en la letra i) y mención de la autoridad u organización que ha efectuado dicho reconocimiento;
- k) fecha, país, puerto donde tuvo lugar la inmovilización.

2. Para los buques inmovilizados, la información publicada de conformidad con el artículo 26 incluirá también los elementos siguientes:

- a) número de inmovilizaciones en los 36 meses previos;
- b) fecha del levantamiento de la inmovilización;
- c) días de duración de la inmovilización;
- d) motivos de la inmovilización, en términos claros y explícitos;
- e) indicación, en su caso, de la eventual responsabilidad de la organización reconocida que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, condujeron a la inmovilización;
- f) descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque al que se haya permitido dirigirse al astillero de reparación más próximo;
- g) si al buque se le ha negado el acceso a un puerto o fondeadero de la Unión Europea, motivos de la prohibición, en términos claros y explícitos.

#### ANEXO XV

#### Datos suministrados en el marco del seguimiento de la aplicación de este Reglamento (a los que se refiere el artículo 28)

1. Cada año, a más tardar el 1 de abril, la Dirección General de la Marina Mercante suministrará a la Comisión los datos siguientes relativos al año precedente.

1.1 Número de inspectores que actúan en su nombre en el marco del control por el Estado rector del puerto. La información se transmitirá a la Comisión utilizando el modelo de cuadro siguiente (1) (2):

Puerto/zona	Número de inspectores a tiempo completo (A)	Número de inspectores a tiempo parcial (B)	Conversión de (B) a tiempo completo (C)	Total (A+C)
Puerto X ... /o zona X				
Puerto Y ... /o zona Y				
Total				

1.2 Número total de buques individuales que han entrado en puertos españoles contabilizados a nivel nacional. La cifra indicará el número de buques a los que se aplique este Reglamento que hayan entrado en puertos españoles contabilizados a nivel nacional, y por una sola vez.

2. La Dirección General de la Marina Mercante llevará a cabo las siguientes actuaciones:

a) Remitirá a la Comisión cada seis meses una lista detallada de las escalas de los buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga, que hayan entrado en sus puertos o notificado a una Autoridad Portuaria u órgano portuario autonómico su llegada a una estación marítima, indicando, para cada movimiento de un buque, el número de identificación OMI de este, la fecha de llegada y el puerto. La lista se facilitará en forma de hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada. La lista se transmitirá en el plazo de cuatro meses tras el fin del período a que correspondan los datos.

b) Asimismo enviará a la Comisión listas separadas de los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga mencionados en la letra a) en un plazo de seis meses a partir de la fecha de entrada en vigor de este Reglamento y posteriormente cada vez que se produzcan cambios en dichos servicios. En la lista figurará, para cada buque, su número de identificación OMI, nombre y ruta cubierta. La lista se facilitará en forma de

hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada.

(1) Cuando las inspecciones efectuadas por los inspectores en el marco del control por el Estado rector del puerto solo constituyan una parte de la carga de trabajo de dichos inspectores, el número total de inspectores que se fije se adaptará de modo que indique el número equivalente de inspectores a tiempo completo. Cuando un mismo inspector trabaje en más de un puerto o zona geográfica, se contará en cada puerto el equivalente de tiempo parcial aplicable.

(2) Estos datos se suministrarán a nivel nacional y para cada uno de los puertos españoles. A los fines del presente anexo, se entenderá por puerto un puerto individual o la zona geográfica cubierta por un inspector o por un equipo de inspectores, incluidos en su caso varios puertos individuales

## ANEXO XVI

### PARTE A

#### Directivas derogadas, con sus sucesivas modificaciones (a las que se refiere el artículo 37 de la Directiva 2009/16/CE)

- Directiva 95/21/CE del Consejo (DO L 157 de 7-1995, p. 1).
- Directiva 98/25/CE del Consejo (DO L 133 de 7-5-1998, p. 19).
- Directiva 98/42/CE de la Comisión (DO L 184 de 27-6-1998, p. 40).
- Directiva 1999/97/CE de la Comisión (DO L 331 de 23-12-1999, p. 67).
- Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 19 de 22-1-2002, p. 17).
- Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Solo el artículo 4 (DO L 324 de 29-11-2002, p. 53).

### PARTE B

#### Plazos de incorporación al ordenamiento jurídico nacional (a los que se refiere el artículo 37)

Directiva	Plazo de incorporación al ordenamiento jurídico nacional
Directiva 95/21/CE	30 de junio de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de junio de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de septiembre de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de diciembre de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de julio de 2003
Directiva 2002/84/CE	23 de noviembre de 2003

## ANEXO XVII

#### Tabla de correspondencias (a las que se refiere el artículo 37 de la Directiva 2009/16/CE)

Directiva 95/21/CE	La directiva 2009/16/CE
Artículo 1, parte introductoria	Artículo 1, parte introductoria
Artículo 1, primer guión	Artículo 1, letra a)
Artículo 1, segundo guión	Artículo 1, letra b)
—	Artículo 1, letra c)
Artículo 2, parte introductoria	Artículo 2, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, parte introductoria	Artículo 2, apartado 1, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, primer guión	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 2, apartado 1, segundo guión	Artículo 2, apartado 1, letra b)
Artículo 2, apartado 1, tercer guión	Artículo 2, apartado 1, letra c)

Directiva 95/21/CE	La directiva 2009/16/CE
Artículo 2, apartado 1, cuarto guión	Artículo 2, apartado 1, letra d)
Artículo 2, apartado 1, quinto guión	Artículo 2, apartado 1, letra e)
Artículo 2, apartado 1, sexto guión	Artículo 2, apartado 1, letra f)
Artículo 2, apartado 1, sexto guión	Artículo 2, apartado 1, letra f)
Artículo 2, apartado 1, séptimo guión	Artículo 2, apartado 1, letra g)
Artículo 2, apartado 1, octavo guión	Artículo 2, apartado 1, letra h)
Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
–	Artículo 2, apartado 3
–	Artículo 2, apartado 4
Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 5
Artículo 2, apartado 4	–
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 7
Artículo 2, apartado 5	Artículo 2, apartado 8
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 10
Artículo 2, apartado 6	Artículo 2, apartado 11
Artículo 2, apartado 7	Artículo 2, apartado 12
Artículo 2, apartado 8	Artículo 2, apartado 13
–	Artículo 2, apartado 14
Artículo 2, apartado 9	Artículo 2, apartado 15
–	Artículo 2, apartado 16
Artículo 2, apartado 10	Artículo 2, apartado 17
–	Artículo 2, apartado 18
–	Artículo 2, apartado 19
–	Artículo 2, apartado 20
–	Artículo 2, apartado 21
–	Artículo 2, apartado 22
Artículo 3, apartado 1, párrafo primero	Artículo 3, apartado 1, párrafo primero
–	Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo
–	Artículo 3, apartado 1, párrafo tercero
Artículo 3, apartado 1, párrafo primero	Artículo 3, apartado 1, párrafo cuarto
–	Artículo 3, apartado 1, párrafo quinto
–	Artículo 3, apartado 1, párrafo sexto
Artículo 3, apartados 2 a 4	Artículo 3, apartados 2 a 4
–	Artículo 4, apartado 1
–artículo 4	Artículo 4, apartado 2
–artículo 5	–
–	Artículo 5
–	Artículo 6
–	Artículo 7
–	Artículo 8
–	Artículo 9
–	Artículo 10
–	Artículo 11
–	Artículo 12
Artículo 6, apartado 1, parte introductoria	–
–	Artículo 13, apartado 1, parte introductoria
Artículo 6, apartado 1, letra a)	Artículo 13, apartado 1, letra a)
–	Artículo 13, apartado 1, letra b)
Artículo 6, apartado 1, letra b)	Artículo 13, apartado 1, letra c)
Artículo 6, apartado 2	–
–	Artículo 13, apartado 2

Directiva 95/21/CE	La directiva 2009/16/CE
Artículo 6, apartado 3	Artículo 13, apartado 3
Artículo 6, apartado 4	—
Artículo 7	—
Artículo 7 bis	—
Artículo 7 ter	—
—	Artículo 14
—	Artículo 15
—	Artículo 16
Artículo 8	Artículo 17
—	Artículo 18
Artículo 9, apartados 1 y 2	Artículo 1, apartados 1 y 2
Artículo 9, apartado 3, primera frase	Artículo 19, apartado 3
Artículo 9, apartado 3, segunda a cuarta frase	Artículo 19, apartado 4
Artículo 9, apartado 4 a 7	Artículo 19, apartados 5 a 8
—	Artículo 19, apartados 9 y 10
Artículo 9 bis	—
Artículo 10, apartado 1 a 3	Artículo 20, apartados 1 a 3
—	Artículo 20, apartado 4
Artículo 11, apartado 1	Apartado 21, apartado 1
—	Artículo 21, apartado 2
Artículo 11, apartado 2	Artículo 21, apartado 3 párrafo primero
Artículo 11, apartado 3 párrafo primero	—
Artículo 11, apartado 3 párrafo segundo	Artículo 21, apartado 3 párrafo segundo
Artículo 11, apartados 4 a 6	Artículo 21, apartados 4 a 6
Artículo 12, apartados 1 a 3	Artículo 22, apartados 1 a 3
Artículo 12, apartado 4	Artículo 22, apartado 4
—	Artículo 22, apartado 5 a 7
Artículo 13, apartados 1 y 2	Artículo 23, apartado 1 y 2
—	Artículo 23, apartado 3 a 5
Artículo 14	—
Artículo 15	—
—	Artículo 24
—	Artículo 25
—	Artículo 26
—	Artículo 27
Artículo 16, apartados 1 y 2	Artículo 28, apartados 1 y 2
Artículo 1, apartado 2 bis	Artículo 28, apartado 3
Artículo 1, apartado 3	Artículo 28.4
Artículo 17	Artículo 29
—	Artículo 30
Artículo 18	Artículo 31
Artículo 19	Artículo 32
—	Artículo 33
Artículo 19, letra a)	Artículo 34
—	Artículo 35
Artículo 20	Artículo 36
—	Artículo 37
Artículo 21	Artículo 38
Artículo 22	Artículo 39
Anexo I	—
—	Anexo I
—	Anexo II
—	Anexo III

Directiva 95/21/CE	La directiva 2009/16/CE
Anexo II	Anexo IV
Anexo III	Anexo V
Anexo IV	Anexo VI
Anexo V	Anexo VII
Anexo VI	Anexo X
Anexo VII	Anexo XI
-	Anexo XII
Anexo VIII	Anexo XIII
Anexo IX	Anexo IX
Anexo X	Anexo XIV
Anexo XI	Anexo VIII
Anexo XII	-
-	Anexo XV
-	Anexo XVI