

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE FOMENTO

23353 REAL DECRETO 1621/1997, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas.

El artículo 149.1, 20.ª de la Constitución atribuye al Estado competencia exclusiva sobre la Marina Mercante; materia cuyo cometido delimita el artículo 6 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece, en los párrafos c), d) y g) de su apartado 1, que se considera Marina Mercante la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y la inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías, respectivamente.

La Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto), establece los criterios comunes para la armonización de los procedimientos de inspección de los referidos buques por parte de los Estados miembros de la Unión Europea. Asimismo, en cumplimiento de la anterior, la Directiva 96/40 CE de la Comisión, de 25 de junio, establece los requisitos para la tarjeta de identidad de los inspectores de control del Estado del puerto.

De acuerdo con todo ello, este Real Decreto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico nacional los criterios establecidos en la referida normativa comunitaria al objeto de controlar el cumplimiento de las normas internacionales sobre seguridad marítima y de la navegación por parte de los buques extranjeros que utilicen los puertos o instalaciones situadas en las aguas jurisdiccionales españolas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de octubre de 1997,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento.*

Se aprueba el Reglamento, que se inserta a continuación de este Real Decreto, para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad

marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas en aplicación de las Directivas 95/21 CE y 96/40 CE.

Disposición adicional única. *Actualización del anexo VIII.*

El Director general de la Marina Mercante actualizará periódicamente el formato de la tarjeta a la que se refiere el artículo 12, en relación con el anexo VIII, del Reglamento aprobado por este Real Decreto, añadiendo los nuevos datos que resulten obligatorios y modificando o suprimiendo aquellos que pierdan dicha condición, de conformidad con las normas aplicables en cada momento.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y aplicación del Reglamento que aprueba este Real Decreto.

Disposición final segunda. *Actualización de costes.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para actualizar periódicamente la cuantía estimada del coste de la hora de inspección que se fija en el artículo 16 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, en función de las variaciones anuales del índice de precios al consumo.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid a 24 de octubre de 1997.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

REGLAMENTO PARA EL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA, PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN Y CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO EN LOS BUQUES EXTRANJEROS QUE UTILICEN PUERTOS O INSTALACIONES SITUADAS EN AGUAS JURISDICCIONALES ESPAÑOLAS EN APLICACIÓN DE LAS DIRECTIVAS 95/21 CE Y 96/40 CE

Artículo 1. *Finalidad.*

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

1. La reducción del número de buques que incumplan las normas aplicables en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, incrementando la exigencia del cumplimiento de las nor-

mas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.

2. El establecimiento de normas de control de buques, armonizando los procedimientos de inspección e inmovilización, con respeto a los compromisos asumidos por las autoridades marítimas de los Estados miembros, en virtud del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de este Reglamento y sus anexos se entenderá por:

1. Convenios:

- a) El Convenio Internacional sobre Líneas de Cargas de 1966 (LL66).
- 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).
- e) El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1972) (COLREG 72).
- f) El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (1969).
- g) El Convenio sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante (1976) (OIT número 147).

Junto con los Protocolos y enmiendas de dichos Convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, que estén vigentes a la entrada en vigor de este Reglamento.

2. MA: el Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en la versión vigente en la fecha de adopción de la Directiva 95/21 CE.

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

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

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

6. Inspección: visita a bordo del buque para comprobar tanto la validez de los certificados reglamentarios y otros documentos, las condiciones del buque, su equipo y tripulación, como las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación.

7. Inspección más detallada: toda inspección en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de éstos se someten a una inspección a fondo en las circunstancias especificadas en el apartado 3 del artículo 6, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.

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

9. Inmovilización: la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, determinan que el buque no esté en condiciones de navegar.

10. Detención de una operación: la prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen peligrosa la continuación de dicha operación.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este Reglamento será de aplicación a todo buque que haga escala o esté anclado en un puerto o instalación marítima en aguas en las que España ejerza soberanía, derecho soberano o jurisdicción, así como a la tripulación de dicho buque.

Ninguna de las disposiciones de este artículo afectará a los derechos de intervención que conceden al Estado español los Convenios internacionales suscritos por el mismo.

2. Cuando se trate de buques de menos de 500 toneladas métricas de arqueo bruto, la Dirección General de la Marina Mercante aplicará las disposiciones pertinentes del Convenio aplicable y, cuando no exista éste, tomará las medidas que resulten necesarias para garantizar que dichos buques no entrañen un peligro notorio para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, sirviendo como pauta, en tal caso, el anexo I del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

3. Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de un Convenio, la Administración Marítima garantizará que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de dicho Convenio.

4. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento los buques pesqueros, buques de guerra, embarcaciones auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.

Artículo 4. *Órganos de inspección.*

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

Artículo 5. *Obligaciones de inspección.*

1. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas inspeccionará, como mínimo, el 25 por 100 del número de buques que hayan entrado en los puertos españoles a lo largo del año dando prioridad a los buques que figuran en el anexo I.

2. La Administración marítima se abstendrá de inspeccionar los buques que ya lo hayan sido por cualquier Estado miembro de la Unión Europea en los seis meses precedentes, siempre que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que el buque no figure en la lista del anexo I.
- b) Que no se hayan denunciado deficiencias en una inspección anterior.
- c) Que no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección.

3. Lo establecido en el apartado anterior no será de aplicación a ninguno de los controles operativos previstos específicamente en los Convenios internacionales suscritos por España.

Artículo 6. Procedimiento de inspección.

1. El contenido mínimo de las inspecciones será el siguiente:

a) Comprobación de los certificados y documentos enumerados en el anexo II que sean exigibles al buque inspeccionado.

b) Examen de las condiciones generales del buque, en particular de la sala de máquinas y del alojamiento, y las condiciones higiénicas.

2. Los inspectores podrán examinar todos los certificados y documentos, aparte de los enumerados en el anexo II, que, con arreglo a los Convenios vigentes, deban llevarse a bordo.

3. Cuando, efectuadas las actividades inspectoras mencionadas en los apartados 1 y 2, existan motivos fundados para estimar que las condiciones del buque, de su equipo o de su tripulación incumplen sustancialmente los requisitos exigidos por un Convenio vigente, se llevará a cabo una inspección más detallada, incluido un control ulterior del cumplimiento de las condiciones de explotación del buque.

Existen motivos fundados cuando el inspector encuentra elementos de prueba, según su criterio profesional, de que el buque, su equipo o su tripulación deben someterse a una inspección más detallada. En el anexo III figura una lista indicativa de motivos fundados.

4. En todo caso deberán seguirse los procedimientos y orientaciones sobre el control de buques especificados en el anexo IV que sean de aplicación al supuesto concreto.

Artículo 7. Inspección ampliada de determinados buques.

1. La Administración marítima tomará las medidas necesarias para que se lleve a cabo una inspección ampliada de los buques pertenecientes a las categorías enumeradas en el anexo V cuando existan motivos fundados para ello, y siempre que tales buques no hayan sido sometidos a inspección ampliada por las autoridades competentes de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea durante los doce meses anteriores. No obstante podrán ser sometidos a la inspección regulada en los apartados 1 y 2 del artículo 6.

2. En el anexo V, apartado B, figuran criterios orientativos para realizar la inspección ampliada.

3. Los buques de pasaje de línea regular que operen entre puertos españoles o entre éstos y puertos de Estados no comunitarios serán inspeccionados por la Administración marítima española.

Cuando los citados buques operen entre puertos españoles y de otros Estados miembros de la Unión Europea, la Administración marítima española podrá efectuar la inspección ampliada de aquéllos, siendo de aplicación en dicho caso la limitación establecida en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 8. Informe de la inspección para el capitán.

1. Finalizada la inspección, sea ésta ordinaria, más detallada o ampliada, el inspector entregará al capitán del buque un documento según el modelo del anexo III del Memorandum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto (MOU) en el que constarán los resultados de la inspección y especificaciones de las decisiones que haya tomado el inspector y de cualquier medida correctiva que deba tomar el capitán, el propietario o el naviero.

2. Cuando se detecten deficiencias que justifiquen la inmovilización de un buque, la documentación que, según lo dispuesto en el apartado 1, ha de entregarse al capitán incluirá la advertencia de que la inmovilización se hará pública de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 9. Rectificación de deficiencias e inmovilización.

1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios en vigor, y a satisfacción de las autoridades competentes, cuantas deficiencias confirme o detecte la inspección ordinaria, más detallada o ampliada a la que se refieren los artículos 6 y 7 de este Reglamento.

2. Cuando las deficiencias detectadas sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el inspector marítimo procederá a inmovilizar el buque, o bien a paralizar la operación en la que se hayan observado las deficiencias.

No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o pueda reanudar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad marítima ni para la salud de los pasajeros y de la tripulación ni para otros buques y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

3. Para valorar profesionalmente si un buque debe o no ser inmovilizado, el inspector aplicará los criterios enunciados en el anexo VI.

4. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque incumpla notoriamente lo exigido por la normativa de aplicación, la Dirección General de la Marina Mercante podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que los sujetos responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumple los requisitos pertinentes de los Convenios.

5. En caso de que las inspecciones mencionadas en los artículos 6 y 7 den lugar a la inmovilización del buque, la Dirección General de la Marina Mercante informará por escrito inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque (en lo sucesivo denominada «Administración del pabellón»), al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbola el buque, de todas las circunstancias por las que se estimó necesario intervenir.

Se notificará, además, cuando proceda a los inspectores designados u organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados.

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

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

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

Artículo 10. Recursos.

1. El acto de inmovilización adoptado por el inspector marítimo será recurrible en vía administrativa, a través de la Capitanía Marítima competente, 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, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El régimen de recursos será el previsto en el capítulo II del Título VII de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. La Administración marítima notificará al capitán del buque del derecho a recurrir a que se refiere el apartado 1.

Artículo 11. Seguimiento de las inspecciones e inmovilización.

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el apartado 2 del artículo 9 no puedan corregirse en el puerto de inspección, la Administración marítima española podrá permitir que el buque se dirija al astillero más próximo disponible, elegido conjuntamente por el capitán y la citada Administración, siempre que se cumplan las condiciones impuestas al respecto por la autoridad competente del Estado del pabellón del buque, y aceptadas por la Administración marítima española.

Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y de la tripulación sin riesgo para otros buques, y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

2. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, la Capitanía Marítima del puerto en el que se realizó la inspección notificará todas las condiciones del viaje a la autoridad competente del Estado en que esté situado el astillero, a las partes mencionadas en el apartado 5 del artículo 9 y a cualquier otra autoridad, si procede.

La citada notificación se hará conforme a lo establecido en el anexo 2 del Memorandum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

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

3. La Administración marítima española denegará el acceso a los puertos españoles a los buques del 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 autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección, ésta alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

Cuando los buques de referencia se hagan a la mar incumpliendo la obligación de presentarse en el astillero indicado, la autoridad competente del Estado miembro donde radique éste, alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

Si el astillero radicase en un país no comunitario, será el Estado miembro que permitió al buque dirigirse

a dicho astillero quien notifique el incumplimiento a los restantes Estados miembros.

Antes de denegar la entrada, el Estado español podrá evacuar consultas con la Administración del pabellón del buque de que se trate.

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

Artículo 12. Perfil profesional de los inspectores.

1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de cualificación indicados en el anexo VII.

2. Excepcionalmente, en aquellos casos en los que la Administración marítima no disponga de un número suficiente de inspectores con los conocimientos profesionales adecuados, el personal adscrito a la misma que lleve a cabo las tareas de inspección podrá estar asistido por cualquier persona que posea dicha cualificación.

3. Los inspectores y las personas que les asistan no podrán tener interés comercial alguno en los puertos ni en los buques en los que efectúen inspecciones. Tampoco podrán estar empleados en organizaciones internacionales que expidan certificados estatutarios o de clasificación o que realicen las supervisiones necesarias para la expedición de dichos certificados a los buques.

4. Los inspectores serán portadores de un documento personal o tarjeta de identidad expedida por la Dirección General de la Marina Mercante, según el modelo del anexo VIII.

Artículo 13. Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias.

1. Los prácticos adscritos a los servicios portuarios de practica informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante a través de la Capitanía Marítima competente, cuando, 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.

2. Cuando la autoridad portuaria o el órgano correspondiente de la Administración autonómica, observe que un buque atracado en su puerto presenta deficiencias que puedan afectar a la seguridad del buque o constituyan un riesgo notable de daños para el medio ambiente marino, informará inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Capitanía Marítima competente.

Artículo 14. Cooperación.

1. Se establecerán mecanismos de cooperación entre la Dirección General de la Marina Mercante, las autoridades portuarias, los órganos correspondientes de la Administración autonómica y cualesquiera otros organismos y empresas implicadas con el fin de asegurar que la Dirección General de la Marina Mercante obtenga la necesaria información sobre los buques que hagan escala en sus puertos.

2. El Ministerio de Fomento cooperará e intercambiará información con las autoridades competentes de los demás Estados miembros y mantendrá el enlace operativo establecido a través de la Dirección General de

la Marina Mercante con la Comisión y el sistema de información «SIRENAC E», con base en St. Malo, Francia.

3. La información mencionada en el apartado 2 será la especificada en el anexo 4 del Memorándum de París para el control de buques por el Estado rector del puerto y la necesaria para dar cumplimiento al artículo 15 de este Reglamento.

Artículo 15. Publicación de información relativa a las inmovilizaciones.

La Dirección General de la Marina Mercante publicará, al menos con una periodicidad trimestral la información de aquellos buques inmovilizados durante el trimestre anterior que lo hayan sido más de una vez en los últimos veinticuatro meses. La publicación incluirá la siguiente información:

- a) Nombre del buque.
- b) Nombre del propietario o naviero del buque.
- c) Número OMI.
- d) Estado del pabellón.
- e) Sociedad de clasificación, si procede, y, en su caso, cualquier otro organismo o institución que, de acuerdo con los Convenios, haya expedido certificados a dicho buque en nombre del Estado del pabellón.
- f) Motivo de la inmovilización.
- g) Puerto y fecha de la inmovilización.

Artículo 16. Reembolso de los costes.

1. Cuando las inspecciones a que se refieren los artículos 6 y 7 confirmen o revelen deficiencias que contravengan lo establecido en un Convenio y justifiquen la detención de un buque, así como cuando se constate algunos de los incumplimientos específicos del apartado 4 del artículo 11, se incoará el correspondiente procedimiento sancionador al amparo de lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La cuantía de la sanción que finalmente se imponga deberá cubrir necesariamente todos los costes de la inspección, siendo responsable la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

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

3. A efectos del cumplimiento de lo establecido en el apartado 1, el coste de la hora de inspección se fija en 5.806 pesetas.

Artículo 17. Datos para el seguimiento de la aplicación.

1. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, facilitará a la Comisión y a la Secretaría del Memorándum de París los datos siguientes:

a) Número de inspectores que prestan servicio en la Administración marítima, de acuerdo con este Reglamento.

En el caso de que los inspectores dediquen a este tipo de inspección sólo una parte de su jornada, el número de éstos que se compute, deberá referirse a una cifra teórica que equivaldrá al número de inspectores que podrían ser empleados a jornada completa.

b) Número de buques que hayan entrado en los puertos españoles en un año natural durante el período de los cinco años precedentes.

ANEXO I

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente (con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5)

1. Los buques que hagan escala por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses en un puerto de un Estado miembro. Al aplicar estos criterios la Administración marítima española tendrá también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

2. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado que aparezca en el cuadro de inmovilizaciones y retrasos superiores a la media de los tres años anteriores, publicado en el informe anual del Memorándum de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto.

3. Los buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con la condición de que reparen en un plazo determinado las deficiencias observadas, una vez que éste hay expirado.

4. Los buques sobre los cuales los prácticos, las autoridades portuarias o los órganos correspondientes de la Administración Autonómica hayan informado que presentan deficiencias que pueden perjudicar su navegación segura según lo dispuesto en la Directiva 93/75/CEE del Consejo y el artículo 13 de este Reglamento.

5. Los buques a los que se les haya expedido los certificados preceptivos sobre construcción y equipamiento, según lo exigido en los Convenios, así como los certificados de clasificación, por una organización que no esté reconocida según los criterios de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las Administrativas marítimas.

6. Los buques que hayan incumplido las obligaciones que establece la Directiva 93/75/CEE.

7. Los buques que pertenezcan a una categoría para la que se haya decidido la aplicación de la inspección ampliada, prevista en el artículo 7 de este Reglamento.

8. Los buques cuya pertenencia a una cota de clasificación haya quedado en suspenso por razones de seguridad durante los seis meses precedentes.

ANEXO II

Lista de certificados y documentos que deben examinarse (mencionada en el apartado 1 del artículo 6)

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. Certificado de seguridad:
 - a) Certificado de seguridad para buque de pasaje.
 - b) Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
 - c) Certificado de seguridad de equipo para buque de carga.
 - d) Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga.
 - e) Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga.
 - f) Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
 - g) Certificado de exención.
 - h) Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel; certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

4. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel; certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

5. Certificado internacional de prevención contra la contaminación de hidrocarburos.

6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

7. Certificado internacional de francobordo (1966); Certificado internacional de exención de francobordo.

8. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.

9. Libro registro de carga.

10. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad. Certificados de aptitud.

11. Certificados médicos. Véase el Convenio número 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente del mar.

12. Información sobre la estabilidad.

13. Una copia del certificado de conformidad y del certificado expedido con arreglo al Código Internacional de Gestión para la Seguridad en la Explotación de Buques y la Prevención de la Contaminación [Res. OMI A.741 (18)].

14. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (sólo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una sociedad de clasificación).

ANEXO III

Lista indicativa de motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada (según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6)

1. Los buques definidos en el anexo I, exceptuado el apartado 1.

2. Un informe o notificación de otro Estado miembro.

3. Una denuncia o reclamación del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad de explotación del buque, en las condiciones de vida y de trabajo a bordo o en la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro de que se trate juzgue que la denuncia o la reclamación son manifiestamente infundados. No se revelará al capitán ni al naviero del buque de que se trate la identidad de la persona que presenta la denuncia o la reclamación.

4. Un buque implicado en un abordaje mientras se dirigía al puerto.

5. Un buque que no ha cumplimentado adecuadamente el libro registro de hidrocarburos.

6. Un buque acusado de supuesta violación de las disposiciones sobre descarga de sustancias o efluentes nocivos.

7. Inexactitudes observadas al examinar los certificados y demás documentación del buque [véase el párrafo a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 6].

8. Indicios de que los miembros del buque no cumplen los requisitos del artículo 8 de la Directiva 94/58/CE del Consejo, de 22 de noviembre, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.

9. Pruebas de que las operaciones de cargamento u otras no se llevan a cabo de manera segura o no se realizan de acuerdo con las orientaciones de la Organización Marítima Internacional, 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.

10. Falta de presentación por el capitán de un petrolero del registro del dispositivo de vigilancia y control

de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.

11. Carencia de cuadro de obligaciones y consignas de la tripulación o desconocimiento por parte de los tripulantes de sus obligaciones en caso de incendio o de abandono del buque.

ANEXO IV

Procedimientos para el control de buques (según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 6)

1. Procedimientos de supervisión de buques [Resolución A.466 (XII) de la OMI], versión modificada.

2. Principios relativos a la dotación de seguridad [Resolución A.481 (XII) de la OMI] y los anexos «Contenido del documento determinante de la dotación mínima de seguridad» (anexo 1) y «Directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación de seguridad» (anexo II).

3. Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordes con el anexo I del Convenio MARPOL 73/78 [Resolución A.542 (13) de la OMI].

4. Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordes con el anexo II del Convenio MARPOL 73/78 [Resolución MEPC 26 (23) de la OMI].

5. Procedimientos para la supervisión de las condiciones operativas relacionadas con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación [Resolución A.742 (18) de la OMI].

6. Disposiciones del Código Marítimo Internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas.

7. «Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques» [publicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)].

8. Anexo I de las líneas directrices del Memorandum de París para inspectores.

ANEXO V

A) Categoría de buques sujetos a inspección ampliada (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7)

1. Petroleros a los que falten cinco años o menos para la fecha de eliminación progresiva establecida en la regla 13 G, anexo I del Convenio MARPOL 73/78:

a) Los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas o los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas que no cumplan con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del anexo I de MARPOL 73/78, estarán sometidos a una inspección ampliada veinte años después de su fecha de entrega, como se indica en el suplemento, formulario B del Certificado IOPP, o veinticinco años después de dicha fecha de los tanques laterales del buque o de los espacios de doble fondo no utilizados para el transporte de hidrocarburos que cumplan las prescripciones de la regla 13 G (4) de dicho anexo, a menos que se hayan reconstruido para cumplir la regla 13 F del mismo anexo.

b) Los petroleros mencionados que cumplan las prescripciones de los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del anexo I de MARPOL 73/78 estarán sometidos a una inspección ampliada veinticinco años después de su fecha de entrega, como se indica en el Suplemento, formulario B, del Certificado IOPP a menos que cumplan la regla 13 F de dicho anexo o hayan sido reconstruidos para cumplirla.

2. Graneleros de más de doce años de edad como se determina en la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.

3. Buques de pasaje.

4. Buques cisterna para productos químicos y gases de más de diez años de edad como se determina en la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.

B) Criterios orientativos para la inspección ampliada de determinadas categorías de buques (según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7)

En la medida en que sea aplicable, se considerarán parte de la inspección ampliada las operaciones que se indican a continuación. Los inspectores tendrán presente que puede ponerse en peligro la realización segura de determinadas operaciones a bordo, por ejemplo la carga, si se exige la realización de pruebas con un efecto directo sobre tales operaciones, cuando las mismas se están efectuando.

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

- a) Corte de corriente y puesta en marcha del generador de emergencia.
- b) Inspección del alumbrado de emergencia.
- c) Funcionamiento de la bomba contraincendios de emergencia con dos mangueras conectadas al conducto principal.
- d) Funcionamiento de las bombas de sentina.
- e) Cierre de las puertas estancas.
- f) Arriado de un bote salvavidas lateral al agua.
- g) Prueba del sistema de parada a distancia de emergencia de, por ejemplo, calderas, ventiladores y bombas de combustible.
- h) Prueba del aparato de gobierno, incluido el auxiliar.
- i) Inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio.
- j) Inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.

2. Petroleros:

Además de las operaciones enumeradas en el apartado 1, en el caso de los petroleros se considerarán también como parte de la inspección ampliada las siguientes operaciones:

- a) Sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma instalado en cubierta.
- b) Equipo de extinción de incendios en general.
- c) Inspección de las válvulas cortafuego de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación.
- d) Control de la presión y contenido de oxígeno del gas inerte.
- e) Comprobación del certificado de reconocimiento [véase la Resolución A.744 (18) de la OMI para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección].

3. Graneleros:

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

- a) Posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta.
- b) Posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas.
- c) Posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales.

- d) Acceso a las bodegas de carga.
- e) Comprobación del certificado de reconocimiento [véase la Resolución A.744 (18) de la OMI, para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección].

4. Buques cisterna para productos químicos y gases.

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

- a) Control de carga de los buques cisterna y dispositivos de seguridad relativos a temperatura, presión y relleno.
- b) Dispositivo de análisis del oxígeno y explosímetro, incluyendo su calibrado. Disponibilidad de equipamiento de detección química (fuelles) con número apropiado de tubos detectores de gas adecuados para la carga específica transportada.
- c) Equipo de cabina de salvamento que proporcione una adecuada protección respiratoria y ocular, para todo el mundo a bordo (si así lo requiere la lista de productos del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de Aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable).
- d) Comprobar que el producto transportado figura en la lista del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de Aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicables.
- e) La instalación fija contraincendios en cubierta ya sea espuma, un producto químico seco u otro, según lo requiera el producto transportado.

5. Buques de pasaje.

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

- a) Prueba del sistema de detección de incendios y de alarma.
- b) Prueba de cierre correcto de las puertas cortafuegos.
- c) Prueba del sistema de megafonía.
- d) Simulacro contraincendios en el que, como mínimo, se compruebe todo el equipo contraincendios y en el que participará parte del personal de fonda.
- e) Demostración de que los tripulantes cuya función es especialmente importante estén al corriente del plan de control de emergencias.

Si se considera oportuno, puede continuarse la inspección cuando el buque esté en ruta hacia o desde el puerto en un Estado miembro, con el consentimiento del capitán, del propietario o del naviero. Los inspectores no obstruirán las operaciones del buque, ni crearán situaciones que, en opinión del capitán, puedan poner en peligro la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del buque.

ANEXO VI

Criterios para la inmovilización de un buque (tal como se contempla en el apartado 3 del artículo 9)

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

En el apartado 3 se incluyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la inmovilización del buque. (Ver el apartado 3 del artículo 9).

1. Criterios principales.

Antes de emitir su dictamen profesional sobre la inmovilización de un buque, el inspector aplicará los siguientes criterios:

a) Los buques con deficiencias en materia de seguridad para hacerse a la mar serán inmovilizados en la primera inspección en la que se comprueben las deficiencias, independientemente del tiempo que deban permanecer en puerto.

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

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

2. Aplicación de los criterios principales:

a) A la hora de decidir si las deficiencias descubiertas en un buque son suficientemente graves para exigir la inmovilización del buque, el inspector valorará los siguientes elementos:

1.º ¿Dispone el buque de la documentación exigida?

2.º ¿Dispone el buque de la tripulación necesaria de acuerdo con el documento relativo a la Dotación de Seguridad?

b) Durante la inspección el inspector examinará si, a lo largo de viaje, el buque y/o la tripulación son capaces de:

1.º Navegar en condiciones seguras.

2.º Gobernar, conducir y controlar con seguridad la situación del buque.

3.º Operar la sala de máquinas en condiciones de seguridad.

4.º Mantener su propia capacidad de propulsión y gobierno.

5.º En caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque.

6.º En caso de necesidad, abandonar el barco inmediatamente y en condiciones de seguridad, así como efectuar las operaciones de rescate.

7.º Impedir la contaminación del medio ambiente marino.

8.º Mantener la estabilidad adecuada.

9.º Mantener suficientemente la estanqueidad.

10.º En caso de necesidad, comunicarse en situaciones de emergencia.

11.º Proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud.

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

3. Lista indicativa de deficiencias.

Con el fin de asistir al inspector en la aplicación de estos criterios, se facilita a continuación una lista indicativa de deficiencias, agrupadas en función de los Convenios y/o Códigos aplicables, cuya naturaleza se considera tan grave que justifica la inmovilización del buque de que se trate:

a) De carácter general.

La falta de los certificados preceptivo exigidos por los instrumentos pertinentes. No obstante, los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean parte en un Convenio (instrumento pertinente) o que no hayan aplicado otro instrumento pertinente, no están obligados a llevar los certificados establecidos por el Convenio y otro instrumento pertinente. Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debería ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de «tratamiento no más favorable», se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.

b) Deficiencias en el ámbito del Convenio SOLAS (las referencias figuran entre paréntesis):

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

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

3. Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como de las luces, baterías y conmutadores.

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

5. Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los equipos salvavidas individuales, del bote salvavidas y de los sistemas de arriado.

6. Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permita la utilización para la que está previsto el 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, los cortafuegos, los dispositivos de cierre rápido.

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

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

9. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones en situaciones de peligro.

10. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio SOLAS [v/12 (o)].

11. Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o de cualquiera otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que las cartas electrónicas pueden utilizarse como sustituto de las físicas.

12. Ausencia de ventilación mecánica de gases, proporcionada por la utilización de ventiladores sin chispa, para los cuartos de bombas de la carga (regla SOLAS II-2/59.3.1).

c) Deficiencias en el ámbito del Código IBC (las referencias aparecen entre paréntesis):

1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga (16.2).

2. Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos (8.2.3).

3. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código (10.2.3).

4. Fuentes de ignición en lugares peligrosos a los que se hace referencia en el apartado 10.2 (11.3.15).

5. Infracciones de las exigencias especiales (15).

6. Superación de la cantidad máxima autorizada por tanque (16.1).

7. Insuficiente protección térmica de productos sensibles (16.6).

d) Deficiencias en el ámbito del Código IGC (las referencias aparecen entre paréntesis):

1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga (18.1).

2. Ausencia de cerraduras en los camarotes o espacios de servicio (3.2.6).

3. Mamparo no estanco al gas (3.3.2).

4. Exclusas de ventilación defectuosas (3.6).

5. Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas (5.6).

6. Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas (8.2).

7. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código (10.2.4).

8. Ventiladores en la zona de carga no operativos (12.1).

9. Alarmas de presión para los tanques de carga no operativos (13.4.1).

10. Instalación de protección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa (13.6).

11. Transporte de sustancias que deben inhibirse sin certificado válido de inhibidor (17/19).

e) Deficiencias en el ámbito del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga:

1. Áreas importante dañadas y oxidadas o corrosión de las planchas y, como consecuencia, peso de agua adicional en las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad o a la resistencia a soportar cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que se realizar reparaciones permanente.

2. Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.

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

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 o imposibilidad de lectura de las marcas de calados.

f) Deficiencias en el ámbito del anexo I del Convenio MARPOL (las referencias figuras entre paréntesis):

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

2. Capacidad residual de decantación y/o tanque de lodos insuficiente para el viaje que se pretende realizar.

3. Libro de registro de hidrocarburos no disponible [20 (5)].

4. Instalación de tuberías de derivación no autorizadas.

g) Deficiencias en el ámbito del anexo II del Convenio MARPOL (las referencias figuran entre paréntesis):

1. Ausencia del manual P & A.

2. Carga sin clasificar [3 (4)].

3. Libro de registro de carga no disponible [9 (6)].

4. Transporte de sustancias oleosas sin que se satisfagan las exigencias o sin un certificado debidamente enmendado (14).

5. Instalación de tuberías de derivación no autorizadas.

h) Deficiencias en el ámbito del Convenio Internacional sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la gente del mar.

Discrepancias en el número, la composición o la certificación de la tripulación con respecto al documento acreditativo relativo a la Dotación de Seguridad.

i) Deficiencias en el ámbito de los Convenios OIT:

1. Alimentos insuficientes para viajar hasta el puerto siguiente.

2. Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.

3. Excesiva falta de higiene a bordo.

4. Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en las que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.

5. 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.

j) Deficiencias que pueden no ser susceptibles de detención, pero para las que, por ejemplo, habrán de suspenderse las operaciones de carga.

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

ANEXO VII

Criterios mínimos para inspectores (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 12)

1. El inspector deberá estar autorizado por la Dirección General de la Marina Mercante para efectuar las inspecciones relativas al control del estado del puerto.

2. Los inspectores deberán cumplir una de las dos series siguientes de requisitos:

l) Primera serie de requisitos:

A) Un mínimo de un año de servicio como inspector de la Administración marítima española, encargado de las tareas de supervisión y certificación de acuerdo con los Convenios.

B) Titulación: las de los párrafos a), b) o c), que a continuación se exponen:

a) Título de Capitán, que capacite a dicha persona para ejercer el mando de un buque de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas, con arreglo al Convenio STCW, regla II/2.

b) Título de Maquinista Naval Jefe que le capacite para desempeñar dicha función a bordo de un buque cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3.000 kW, con arreglo al Convenio STCW, regla III/2.

c) Título de Ingeniero Naval, Ingeniero Industrial Mecánico o Ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo y haber trabajado como tal durante cinco años como mínimo.

C) Los inspectores mencionados en los párrafos a) y b) deberán haber trabajado durante un período mínimo

de cinco años en el mar como oficiales en la sección de puente o en la sección de máquinas, respectivamente.

II) Segunda serie de requisitos:

A) Tener una titulación universitaria adecuada o una formación equivalente.

B) Haber recibido formación y titulación en una Escuela de Inspectores sobre seguridad de buques.

C) Haber trabajado al menos dos años como inspector de seguridad de buques, al servicio de la Administración marítima española, ocupándose en tareas de reconocimiento y certificación de acuerdo con los Convenios.

3. Acreditar capacidad de comunicación verbal y por escrito, en lengua inglesa, con los tripulantes.

4. Tener conocimientos adecuados de las disposiciones de los Convenios internacionales y de los procedimientos pertinentes sobre el control por el Estado del puerto.

5. Se aceptará también a inspectores que no reúnan los criterios citados si en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento están al servicio de la Administración marítima española en tareas relativas al control de los buques por el Estado del puerto.

ANEXO VIII

Requisitos para la tarjeta de identidad de los inspectores de control del Estado del puerto (a la que se refiere el apartado 4 del artículo 12)

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

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

b) Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.

c) Indicación de ser personal e intransferible.

d) Firma del titular de la tarjeta de identidad.

e) 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 Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y, en particular, las de control de los buques por el Estado rector del puerto, de acuerdo con la normativa por la que se incorpora al derecho español la Directiva 95/21 CE.

**MINISTERIO
DE EDUCACIÓN Y CULTURA**

23354 REAL DECRETO 1561/1997, de 10 de octubre, por el que se modifican parcialmente diversos Reales Decretos por los que se establecen títulos universitarios oficiales y las directrices generales propias de los planes de estudios conducentes a la obtención de aquéllos.

El Real Decreto 1888/1984, de 26 de septiembre, por el que se regulan los concursos para la provisión de plazas de los Cuerpos docentes universitarios autoriza al Consejo de Universidades a proceder, al menos cada cinco años, a una revisión del catálogo de áreas de conocimiento,

teniendo en cuenta los avances del conocimiento científico, técnico o artístico en general y su repercusión y necesidad social en España, con objeto de suprimir o incorporar áreas.

Al amparo de la citada autorización, la Comisión Académica del referido Consejo de Universidades, en su sesión de 17 de junio de 1996, previa consulta a los Consejos Sociales y a la comunidad académica, acordó la modificación del Catálogo de áreas de conocimiento, hecha pública por Resolución de 28 de noviembre de 1996 («Boletín Oficial del Estado» de 10 de diciembre).

Como consecuencia de ello, el Pleno del repetido Consejo de Universidades, en sesión de 17 de diciembre de 1996, ha propuesto la modificación de los Reales Decretos que aprobaron las directrices generales propias de los planes de estudios conducentes a la obtención de los títulos por ellos establecidos, y la adscripción a las nuevas áreas de conocimiento de las materias troncales que han resultado afectadas por las modificaciones introducidas en el antes citado Catálogo de áreas de conocimiento.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Educación y Cultura, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de octubre de 1997,

DISPONGO:

Artículo primero.

El cuadro adjunto a la directriz segunda del anexo al Real Decreto 1418/1990, de 26 de octubre, que modifica el Real Decreto 970/1986, de 11 de abril, modificado, parcialmente, a su vez, por el Real Decreto 1267/1994, de 10 de julio, por el que se establece el título universitario oficial de Licenciado en Odontología y las directrices generales propias de los planes de estudios conducentes a la obtención de aquél, queda modificado en la siguiente forma:

a) Se añaden las áreas de conocimiento de «Dermatología» «Oftalmología» y «Otorrinolaringología» a las áreas de conocimiento a las que se vincula la materia troncal «Patología Médico-Quirúrgica Aplicada».

b) El área de conocimiento «Toxicología y Legislación Sanitaria» a la que, entre otras, se vincula la materia troncal «Odontología Legal y Forense», queda sustituida por las áreas de conocimiento «Medicina Legal y Forense» y «Toxicología».

Artículo segundo.

El cuadro adjunto a la directriz cuarta del anexo al Real Decreto 649/1988, de 24 de junio, por el que se establece el título universitario oficial de Diplomado en Podología y las directrices generales propias de los planes de estudios conducentes a la obtención de aquél, queda modificado en la siguiente forma: se añade el área de conocimiento «Dermatología» a las áreas de conocimiento a las que se vinculan las materias troncales «Clínica Podológica Integrada», «Podología General», «Quiropodología» y «Teoría General de la Enfermedad».

Artículo tercero.

El cuadro adjunto a la directriz tercera del anexo al Real Decreto 1414/1990, de 26 de octubre, por el que se establece el título universitario oficial de Diplomado en Fisioterapia y las directrices generales propias de los planes de estudios conducentes a la obtención de aquél, queda modificado en la siguiente forma:

a) Se añaden las áreas de conocimiento «Dermatología», «Oftalmología» y «Otorrinolaringología» a las