

**Article 91. Suspensió cautelar.**

En els casos d'incoació de procediment disciplinari, l'òrgan competent per resoldre pot adoptar la suspensió cautelar de l'activitat de prestació social de l'objector fins a sis mesos quan les circumstàncies concurrents així ho aconsellin per evitar la pertorbació del servei o així ho exigeixi l'interès general de la prestació social.

**SECCIÓ 4a RECURSOS I PRESCRIPCIÓ****Article 92. Recursos.**

La resolució sancionadora pot ser objecte de recurs en alçada en el termini d'un mes davant l'òrgan jeràrquicament superior a aquell que l'hagi acordat.

**Article 93. Prescripció d'infraccions i sancions.**

1. Les infraccions lleus prescriuen al cap de sis mesos i les greus, al cap de dos anys, comptats des del dia de la comissió.

2. Les sancions imposades per faltes lleus prescriuen al cap d'un any i les imposades per faltes greus, al cap de dos anys, comptats des de l'endemà del dia que adquireixi fermesa la resolució sancionadora.

**Disposició addicional única. Franquícia postal i telegràfica.**

1. Les comunicacions de caràcter oficial que faci la Direcció General d'Objecció de Consciència o els seus òrgans en compliment de les seves cometes tenen franquícia postal i telegràfica, i s'hi pot imprimir l'estampació del segell de dates obligatori en aquestes comunicacions. També tenen franquícia postal les respostes dels objectors de consciència a la Direcció General esmentada quan les comunicacions esmentades siguin preceptives. Cal utilitzar per a això el sobre amb capçalera oficial que s'hagi tramès a l'efecte.

2. Així mateix, tenen franquícia postal les notificacions als interessats de resolucions que afecten els seus drets o interessos i que, perquè exigeixen la constància de la recepció, s'envien per correu certificat.

**Disposició final única. Normativa supletòria.**

En el que no preveu aquest Reglament és aplicable el que disposa la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

la Marina Mercant, que estableix, en els paràgrafs c), d) i g) de l'apartat 1, que es considera Marina Mercant la seguretat de la navegació i de la vida humana a la mar, la seguretat marítima i la inspecció tècnica i operativa de vaixells, tripulacions i mercaderies, respectivament.

La Directiva 95/21/CE, del Consell, de 19 de juny, sobre el compliment de les normes internacionals de seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i de treball a bord, per part dels vaixells que utilitzin els ports comunitaris o les instal·lacions situades en aigües sota jurisdicció dels estats membres (control de l'Estat del port), estableix els criteris comuns per harmonitzar els procediments d'inspecció dels esmentats vaixells per part dels estats membres de la Unió Europea. Així mateix, en compliment de la Directiva anterior, la Directiva 96/40/CE, de la Comissió, de 25 de juny, estableix els requisits per a la targeta d'identitat dels inspectors de control de l'Estat del port.

La referida normativa comunitària va ser objecte d'incorporació al nostre ordenament intern mitjançant el Reial decret 1621/1997, de 24 d'octubre, pel qual es va aprovar el Reglament per al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i treball als vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situats en aigües jurisdiccionals espanyoles.

La Directiva 98/25/CE, del Consell, de 27 d'abril, ha modificat la Directiva 95/21/CE, a fi d'actualitzar les dates de referència als convenis i instruments jurídics internacionals detallats en l'article 2 d'aquesta última Directiva, així com establir mesures específiques a escala comunitària per tractar els casos d'incompliments relatius al Codi internacional de gestió de la seguretat del vaixell i la prevenció de la contaminació (Codi ISM). D'altra banda, l'esmentada Directiva 95/21/CE ha estat també modificada per la Directiva 98/42/CE, de la Comissió, de 19 de juny, en el sentit de redefinir i actualitzar els criteris de selecció dels vaixells que han de ser inspeccionats, la qual cosa ha suposat la modificació total o parcial dels annexos I, II, III, IV i VI d'aquesta Directiva 95/21/CE.

Les modificacions comentades de la Directiva 95/21/CE obliguen a modificar també el Reglament aprovat pel Reial decret 1621/1997, de 24 d'octubre, al qual més amunt s'ha fet referència. Ara bé, atès que és necessari efectuar nombroses modificacions que afecten gran part de l'articulat i dels annexos d'aquest Reglament, s'ha considerat més adequat aprovar un nou Reglament que reguli en un sol text i de forma global tots els aspectes inclosos fins ara en la normativa comunitària assenyalada.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 7 de maig de 1999,

**DISPOSO:**

Article únic. *Aprovació del Reglament.*

S'aprova el Reglament, que s'insereix a continuació d'aquest Reial decret, per al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i treball als vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situats en aigües jurisdiccionals espanyoles, en aplicació de les directives 95/21/CE, del Consell, de 19 de juny, i 96/40/CE, de la Comissió, de 25 de juny, modificada la primera per les directives 98/25/CE, del Consell, de 27 d'abril, i 98/42/CE, de la Comissió, de 19 de juny.

**MINISTERI DE FOMENT**

**11412** REIAL DECRET 768/1999, de 7 de maig, pel qual s'aprova el Reglament per al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i treball als vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situats en aigües jurisdiccionals espanyoles. («BOE» 121, de 21-5-1999.)

L'article 149.1.20.a de la Constitució atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre la Marina Mercant, matèria el contingut de la qual delimita l'article 6 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de

Disposició addicional única. *Actualització de l'annex VIII.*

El Director general de la Marina Mercant ha d'actualitzar periòdicament el format de la targeta a la qual es refereix l'apartat 4 de l'article 13, en relació amb l'annex VIII, del Reglament aprovat per aquest Reial decret, afegint les noves dades que siguin obligatòries i modificant o suprimint les dades que perdin aquesta condició, de conformitat amb les normes aplicables en cada moment.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa singular.*

Queda derogat el Reial decret 1621/1997, de 24 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament per al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i treball als vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situats en aigües jurisdiccionals espanyoles.

Disposició final primera. *Habilitació normativa.*

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

Disposició final segona. *Actualització de costos.*

S'autoritza el ministre de Foment per actualitzar periòdicament la quantitat estimada del cost de l'hora d'inspecció que es fixa en l'apartat 3 de l'article 17 del Reglament aprovat per aquest Reial decret, d'acord amb les variacions anuals de l'índex de preus al consum.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 7 de maig de 1999.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,

RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

**REGLAMENT PER AL CONTROL DEL COMPLIMENT DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL SOBRE SEGURETAT MARÍTIMA, PREVENCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ I CONDICIONS DE VIDA I TREBALL ALS VAIXELLS ESTRANGERS QUE UTILITZIN PORTS O INSTAL·LACIONS SITUATS EN AIGÜES JURISDICCIONALS ESPANYOLES**

Article 1. *Finalitat.*

Aquest Reglament té com a finalitat l'èxit dels objectius següents:

1. La reducció del nombre de vaixells que incompleixin les normes aplicables en aigües en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, incrementant l'exigència del compliment de les normes internacionals de seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i de treball a bord dels vaixells.

2. L'establiment de normes de control de vaixells, harmonitzant els procediments d'inspecció i immobilització, amb respecte als compromisos assumits per les

autoritats marítimes dels estats membres, en virtut del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port.

Article 2. *Definicions.*

A efectes d'aquest Reglament i els seus annexos, s'entén per:

1. Convenis:

a) El Conveni internacional sobre línies de càrrega de 1966 (LL 66).

b) El Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (1974) (SOLAS 74).

c) El Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells (1973) i el Protocol de 1978 d'aquest Conveni (MARPOL 73/78).

d) El Conveni internacional sobre normes de formació, titulació i guàrdia per a la gent del mar (1978) (STCW 78).

e) El Conveni sobre el reglament internacional per prevenir els abordatges (1972) (COLREG 72).

f) El Conveni internacional sobre arqueig de vaixells (1969).

g) El Conveni sobre normes mínimes de la Marina Mercant (1976) (OIT número 147).

Juntament amb els protocols i les esmenes dels convenis esmentats i els codis connexos de caràcter obligatori, que estiguin vigents l'1 de juliol de 1998.

2. MA: el Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port, signat a París el 26 de gener de 1982, en la versió vigent el 14 de gener de 1998.

3. Vaixell: qualsevol navili destinat a la navegació marítima al qual sigui aplicable algun dels convenis i que enarbori pavelló diferent del pavelló espanyol.

4. Instal·lació terminal costanera: una plataforma fixa o flotant que opera a la plataforma continental espanyola.

5. Inspector: una persona al servei de l'Administració pública o qualsevol altra persona autoritzada degudament pel Ministeri de Foment per dur a terme les inspeccions de control de l'Estat del port, i responsable davant el departament esmentat.

6. Inspecció: visita a bord del vaixell per comprovar tant la validesa dels certificats reglamentaris i altres documents, les condicions del vaixell, el seu equip i la seva tripulació, com les condicions de vida i de treball de la tripulació.

7. Inspecció més detallada: qualsevol inspecció en la qual el vaixell, el seu equip i la seva tripulació en conjunt o, si escau, parts d'aquests se sotmeten a una inspecció a fons en les circumstàncies especificades en l'apartat 3 de l'article 6, referent a la construcció del vaixell, l'equipament, la dotació de personal, les condicions de vida i de treball i el compliment dels procediments d'explotació del vaixell.

8. Inspecció ampliada: una inspecció tal com s'especifica en l'article 7.

9. Immobilització: la prohibició oficial que un vaixell es faci a la mar a causa que s'han comprovat deficiències que, aïlladament o en conjunt, determinen que el vaixell no estigui en condicions de navegar.

10. Detenció d'una operació: la prohibició oficial que un vaixell continuï una operació a causa de la comprovació de deficiències que, aïlladament o en conjunt, fan perillosa la continuació de l'operació esmentada.

11. Codi ISM o CGS: el Codi internacional de gestió de la seguretat operacional del vaixell i la prevenció de la contaminació, al qual es refereix la regla 1 del nou

capítol IX de l'annex al Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (1974) (SOLAS 74), contingut en les esmenes que afegeixen l'esmentat annex, publicades en el «Butlletí Oficial de l'Estat» de 13 de maig de 1998.

### Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reglament és aplicable a qualsevol vaixell que faci escala o estigui ancorat en un port o instal·lació marítim en aigües en les quals Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, així com a la tripulació d'aquest vaixell.

Cap de les disposicions d'aquest article no afecten els drets d'intervenció que concedeixen a l'Estat espanyol els convenis internacionals que ha subscrit.

2. Quan es tracti de vaixells de menys de 500 tones d'arqueig brut, la Direcció General de la Marina Mercant ha d'aplicar les disposicions pertinents del conveni aplicable i, quan no n'hi hagi, prendre les mesures que siguin necessàries per garantir que els vaixells esmentats no comportin un perill notori per a la seguretat marítima, la salut o el medi ambient marí; serveix com a pauta, en aquest cas, l'annex I del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port.

3. Quan s'inspeccioni un vaixell que enarbori pavelló d'un Estat que no sigui part d'un conveni, l'Administració marítima ha de garantir que no es doni al vaixell esmentat ni a la seva tripulació un tracte més favorable que l'atorgat a un vaixell que enarbori pavelló d'un Estat que sigui part del conveni esmentat.

4. Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament els vaixells pesquers, vaixells de guerra, embarcacions auxiliars, vaixells de fusta de construcció primitiva, vaixells propietat dels estats utilitzats amb finalitats no comercials i els iots d'esbargiment no dedicats al comerç.

### Article 4. Òrgans d'inspecció.

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

### Article 5. Obligacions d'inspecció.

1. El Ministeri de Foment, a través de la Direcció General de la Marina Mercant i de les capitania marítimes, ha d'inspeccionar, com a mínim, el 25 per 100 del nombre de vaixells que hagin entrat als ports espanyols al llarg de l'any, i donar prioritat als vaixells que figuren a l'apartat I de l'annex I.

Per determinar l'ordre de prioritat en la inspecció dels vaixells restants enumerats a l'annex I, s'ha d'utilitzar el factor general de selecció a què es refereix l'apartat II del mateix annex.

2. L'Administració marítima s'ha d'abstenir d'inspeccionar els vaixells que ja ho hagin estat per qualsevol Estat membre de la Unió Europea en els sis mesos precedents, sempre que concorri alguna de les circumstàncies següents:

- Que el vaixell no figurei en la llista de l'annex I.
- Que no s'hagin denunciat deficiències en una inspecció anterior.
- Que no hi hagi motius fundats per dur a terme una inspecció.

3. El que estableix l'apartat anterior no és aplicable a cap dels controls operatius que preveuen específicament els convenis internacionals subscrits per Espanya.

### Article 6. Procediment d'inspecció.

1. El contingut mínim de les inspeccions és el següent:

- Comprovació dels certificats i documents enumerats a l'annex II que siguin exigibles al vaixell inspeccionat.
- Examen de les condicions generals del vaixell, en particular de la sala de màquines i de l'allotjament, i les condicions higièniques.

2. Els inspectors poden examinar tots els certificats i documents, a part dels enumerats a l'annex II, que d'acord amb els convenis vigents s'hagin de dur a bord.

3. Quan, efectuades les activitats inspeccionades esmentades en els apartats 1 i 2, hi hagi motius fundats per estimar que les condicions del vaixell, del seu equip o de la seva tripulació, incompleixen substancialment els requisits exigits per un conveni vigent, s'ha de dur a terme una inspecció més detallada, inclòs un control ulterior del compliment de les condicions d'explotació del vaixell.

Hi ha motius fundats quan l'inspector troba elements de prova, segons el seu criteri professional, que el vaixell, el seu equip o la seva tripulació s'han de sotmetre a una inspecció més detallada. A l'annex III figura una llista indicativa de motius fundats.

4. En tot cas, s'han de seguir els procediments i les orientacions sobre el control de vaixells que especifica l'annex IV que siguin aplicables al cas concret.

### Article 7. Inspecció ampliada de determinats vaixells.

1. L'Administració marítima ha de prendre les mesures necessàries perquè es dugui a terme una inspecció ampliada dels vaixells pertanyents a les categories enumerades a l'annex V quan hi hagi motius fundats per a això, i sempre que aquests vaixells no hagin estat sotmesos a una inspecció ampliada per les autoritats competents de qualsevol dels estats membres de la Unió Europea durant els dotze mesos anteriors. No obstant això, es poden sotmetre a la inspecció que regulen els apartats 1 i 2 de l'article 6.

2. A l'annex V, apartat B), hi ha criteris orientatius per fer la inspecció ampliada.

3. Els vaixells de passatge de línia regular que operin entre ports espanyols o entre ports espanyols i ports d'estats no comunitaris, els ha d'inspeccionar l'Administració marítima espanyola.

Quan els vaixells esmentats operin entre ports espanyols i d'altres estats membres de la Unió Europea, l'Administració marítima espanyola pot efectuar-ne la inspecció ampliada; en aquest cas és aplicable la limitació que estableix l'apartat 1 d'aquest article.

### Article 8. Informe de la inspecció per al capità.

1. Finalitzada la inspecció, tant si és ordinària, més detallada o ampliada, l'inspector ha de lliurar al capità del vaixell un document segons el model de l'annex III del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port (MOU), en el qual han de constar els resultats de la inspecció i les especificacions de les decisions que hagi pres l'inspector i de qualsevol mesura correctiva que hagi de prendre el capità, el propietari o el navilier.

2. Quan es detectin deficiències que justifiquin la immobilització d'un vaixell, la documentació que s'ha de lliurar al capità, segons el que disposa l'apartat anterior, ha d'incloure l'avertència que la immobilització es fa pública d'acord amb les disposicions d'aquest Reglament.



### Article 9. *Rectificació de deficiències i immobilització.*

1. S'han de rectificar, d'acord amb els convenis en vigor i a satisfacció de les autoritats competents, totes les deficiències que confirmi o detecti la inspecció ordinària, més detallada o ampliada, a la qual es refereixen els articles 6 i 7 d'aquest Reglament.

2. Quan les deficiències detectades siguin manifestament perilloses per a la seguretat marítima, la salut o el medi ambient marí, l'inspector marítim ha d'immobilitzar el vaixell, o bé paraitzar l'operació en la qual s'hagin observat les deficiències.

No s'aixeca la immobilització ni la detenció d'una operació fins que no desaparegui el perill o fins que l'autoritat esmentada decideixi que, sota determinades condicions, el vaixell pot fer-se a la mar o pot reprendre l'operació interrompuda, sense risc per a la seguretat marítima ni per a la salut dels passatgers i de la tripulació, ni per a altres vaixells i sense que resulti amenaçada la integritat del medi ambient marí.

3. Per valorar professionalment si un vaixell ha de ser immobilitzat o no, l'inspector ha d'aplicar els criteris enunciats a l'annex VI.

4. En circumstàncies excepcionals, quan l'estat general d'un vaixell incompleixi notòriament el que ha exigít la normativa aplicable, la Direcció General de la Marina Mercant pot suspendre la inspecció del vaixell esmentat fins que els subjectes responsables hagin pres les mesures necessàries per garantir que el vaixell compleix els requisits pertinents dels convenis.

5. En cas que les inspeccions esmentades en els articles 6 i 7 donin lloc a la immobilització del vaixell, la Direcció General de la Marina Mercant ha d'informar per escrit immediatament l'Administració de l'Estat el pavelló del qual enarbori el vaixell (en endavant denominada «Administració del pavelló»), el cònsol o, si no n'hi ha, la representació diplomàtica més pròxima de l'Estat el pavelló del qual enarbora el vaixell, de totes les circumstàncies per les quals es va estimar necessari intervenir-hi.

S'ha de notificar, a més, quan sigui procedent, als inspectors designats o a les organitzacions reconegudes responsables de l'expedició dels certificats.

6. El que disposa aquest Reglament s'entén sens perjudici d'altres requisits exigits pels convenis sobre els procediments de notificació i informació relatius al control per l'Estat del port.

7. Quan l'Administració marítima hagi de dur a terme alguna actuació de les que preveu aquest Reglament ha d'evitar, en la mesura que sigui possible, que els vaixells siguin immobilitzats o retardats indegudament.

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

### Article 10. *Procediment aplicable en cas d'absència del certificat ISM.*

1. Quan la inspecció reveli la falta del certificat de gestió de la seguretat o de la còpia del document demostratiu de compliment, a què es refereix la regla 4 del capítol IX del Conveni SOLAS, a bord d'un vaixell al qual sigui aplicable el codi ISM, l'inspector marítim ha d'immobilitzar el vaixell.

Si no s'ha observat cap altra deficiència que justifiqui la immobilització del vaixell, en els termes que estableix l'article 9.2 d'aquest Reglament i, en conseqüència, l'acte

d'immobilització s'ha dictat únicament perquè el vaixell no té els documents esmentats en el paràgraf anterior, aquest acte pot ser revocat de conformitat amb el que disposa l'article 105.1 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, a fi d'evitar la congestió del port. Aquesta decisió s'ha de comunicar immediatament a les autoritats competents dels altres estats membres de la Unió Europea.

2. La manca de la documentació a la qual es refereix l'apartat 1, fins i tot en el supòsit que sigui revocat l'acte d'immobilització del vaixell, ha de ser reparada com ordena l'article 9.1 d'aquest Reglament, i dóna lloc a la iniciació del procediment sancionador oportú segons el que estableix l'apartat 1 de l'article 17.

### Article 11. *Recursos.*

1. L'acte d'immobilització adoptat per l'inspector marítim pot ser objecte de recurs en alçada, a través de la capitania marítima competent, davant el director general de la Marina Mercant. El recurs no suspèn la immobilització, llevat del que disposa l'article 111.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

2. El règim de recursos és el que preveu el capítol II del títol VII de la Llei 30/1992, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

3. L'Administració marítima ha de notificar al capità del vaixell el dret a recórrer a què es refereix l'apartat 1 d'aquest article.

La notificació de l'acte d'immobilització ha de contenir la informació que estableix l'article 58.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

### Article 12. *Seguiment de les inspeccions i immobilització.*

1. Quan les deficiències esmentades en l'apartat 2 de l'article 9 no es puguin corregir al port d'inspecció, l'Administració marítima espanyola pot permetre que el vaixell es dirigeixi a la drassana més pròxima disponible, elegida conjuntament pel capità i l'Administració esmentada, sempre que es compleixin les condicions imposades sobre això per l'autoritat competent de l'Estat del pavelló del vaixell i acceptades per l'Administració marítima espanyola.

Aquestes condicions han d'assegurar que el vaixell pugui navegar sense risc per a la seguretat i la salut dels passatgers i de la tripulació, sense risc per a altres vaixells i sense que resulti amenaçada la integritat del medi ambient marí.

2. Quan es donin les circumstàncies de l'apartat 1, la capitania marítima del port en el qual es va fer la inspecció ha de notificar totes les condicions del viatge a l'autoritat competent de l'Estat en què estigui situada la drassana, a les parts esmentades a l'apartat 5 de l'article 9 i a qualsevol altra autoritat, si escau.

Aquesta notificació s'ha de fer d'acord amb el que estableix l'annex 2 del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port.

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

3. L'Administració marítima espanyola ha de denegar l'accés als ports espanyols tant als vaixells a què es refereix l'apartat 1—sempre que es facin a la mar sense complir les condicions imposades per qualsevol

dels estats membres al port d'inspecció, o que incompleixin els requisits aplicables dels convenis perquè no es presenten a la drassana indicada—, com a tots els vaixells mancats del certificat de gestió de la seguretat o de la còpia del document demostratiu de compliment relatiu al Codi ISM, als quals s'hagi permès la sortida a fi d'evitar la congestió del port, fins que el propietari acreditat a satisfacció de l'Administració marítima espanyola que el vaixell compleix plenament els requisits aplicables dels convenis.

4. Quan els vaixells esmentats es facin a la mar sense complir les condicions imposades per l'autoritat competent de qualsevol Estat membre al port d'inspecció, aquesta autoritat ha d'alertar immediatament les autoritats competents de tots els altres estats membres.

Quan els vaixells de referència es facin a la mar i incompleixin l'obligació de presentar-se a la drassana indicada, l'autoritat competent de l'Estat membre on hi hagi la drassana ha d'alertar immediatament les autoritats competents de tots els altres estats membres.

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

Abans de denegar l'entrada, l'Estat espanyol pot fer consultes amb l'Administració del pavelló del vaixell de què es tracti.

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

#### Article 13. *Perfil professional dels inspectors.*

1. Les inspeccions, les han de fer exclusivament els inspectors que compleixin els criteris de qualificació indicats en l'annex VII.

2. En els casos en què l'Administració marítima no disposi d'un nombre suficient d'inspectors amb els coneixements professionals adequats, el personal adscrit a l'Administració marítima que dugui a terme les tasques d'inspecció pot estar, excepcionalment, assistit per qualsevol persona que tingui la qualificació esmentada.

3. Els inspectors i les persones que els assisteixen no poden tenir cap interès comercial als ports ni als vaixells en els quals efectuïn inspeccions. Tampoc no poden ser treballadors en organitzacions internacionals que expedeixin certificats estatutaris o de classificació, o que efectuïn les supervisions necessàries per a l'expedició dels certificats esmentats als vaixells.

4. Els inspectors han de ser portadors d'un document personal o targeta d'identitat expedida per la Direcció General de la Marina Mercant, segons el model de l'annex VIII.

#### Article 14. *Informes dels pràctics i de les autoritats portuàries.*

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

2. Quan l'autoritat portuària o l'òrgan corresponent de l'Administració autonòmica observin que un vaixell

atrakat al seu port presenta deficiències que puguin afectar la seguretat del vaixell o constitueixin un risc notable de danys per al medi ambient marí, n'han d'informar immediatament la Direcció General de la Marina Mercant, a través de la capitania marítima competent.

#### Article 15. *Cooperació.*

1. S'han d'establir mecanismes de cooperació entre la Direcció General de la Marina Mercant, les autoritats portuàries, els òrgans corresponents de l'Administració autonòmica i qualsevol altre organisme i empreses implicades, a fi d'assegurar que la Direcció General de la Marina Mercant obtingui la informació necessària sobre els vaixells que facin escala als seus ports.

2. El Ministeri de Foment ha de cooperar i intercanviar informació amb les autoritats competents dels altres estats membres i mantenir l'enllaç operatiu establert a través de la Direcció General de la Marina Mercant amb la Comissió i el sistema d'informació «SIRENAC E», amb base a Saint Malo, França.

3. La informació esmentada a l'apartat 2 és l'especificada a l'annex IV del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port i la necessària per donar compliment a l'article 16 d'aquest Reglament.

#### Article 16. *Publicació d'informació relativa a les immobilitzacions.*

La Direcció General de la Marina Mercant ha de publicar, almenys amb una periodicitat trimestral, la informació dels vaixells immobilitzats durant el trimestre anterior que ho hagin estat més d'una vegada en els últims vint-i-quatre mesos. La publicació inclou la informació següent:

- a) Nom del vaixell.
- b) Nom del propietari o navilier del vaixell.
- c) Número OMI.
- d) Estat del pavelló.
- e) Societat de classificació, si és procedent i, si s'escau, qualsevol altre organisme o institució que d'acord amb els convenis hagi expedit certificats a l'esmentat vaixell en nom de l'Estat del pavelló.
- f) Motiu de la immobilització.
- g) Port i data de la immobilització.

#### Article 17. *Reembossament dels costos.*

1. Quan les inspeccions a les quals es refereixen els articles 6 i 7 confirmen o revelin deficiències que contravinguin al que s'ha establert en un conveni i justifiquin la detenció d'un vaixell, com també quan es constati algun dels incompliments específics de l'apartat 4 de l'article 12, s'ha d'incoar el procediment sancionador corresponent a l'empara del que estableix la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant. La quantitat de la sanció que s'imposi finalment ha de cobrir necessàriament tots els costos de la inspecció, i n'és responsable l'empresa naviliera titular de l'activitat o, si no, el capità del vaixell. La quantitat de la sanció esmentada no pot passar, en cap cas, els límits que estableix l'article 120 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre.

2. Una vegada incoat el procediment sancionador d'acord amb el que disposa l'apartat anterior, l'òrgan competent s'ha de pronunciar immediatament sobre la necessitat d'adoptar la mesura cautelar d'immobilització del vaixell, amb la finalitat d'assegurar l'eficàcia de la resolució que es pugui dictar, fins que es constitueixi aval o garantia suficient segons el parer de l'esmentat òrgan, d'acord amb l'article 15 del Reglament del pro-

cediment per a l'exercici de la potestat sancionadora, aprovat pel Reial decret 1398/1993, de 4 d'agost, en relació amb l'article 4 de l'annex II del Reial decret 1772/1994, de 5 d'agost, pel qual s'adeqüen determinats procediments administratius en matèria de transports i carreteres a la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú. No s'aixeca la immobilització fins que s'hagi satisfet la sanció o s'hagi prestat garantia suficient.

3. A efectes del compliment del que estableix l'apartat 1, el cost de l'hora d'inspecció es fixa en 5.806 pessetes.

#### Article 18. Dades per al seguiment de l'aplicació.

1. El Ministeri de Foment, a través de la Direcció General de la Marina Mercant, ha de facilitar a la Comissió i a la Secretaria del Memoràndum de París les dades següents:

a) Nombre d'inspectors que presten servei a l'Administració marítima, d'acord amb aquest Reglament.

En el cas que els inspectors dediquin a aquest tipus d'inspecció només una part de la seva jornada, el nombre que se'n computi s'ha de referir a una xifra teòrica que equival al nombre d'inspectors que podrien ser emprats a jornada completa.

b) Nombre de vaixells que hagin entrat als ports espanyols en un any natural durant el període dels cinc anys precedents.

### ANNEX I

#### Vaixells que s'han d'inspeccionar prioritàriament (d'acord amb el que disposa l'apartat 1 de l'article 5)

##### I. Factors que prevalen.

Amb independència del valor del factor de selecció, es considera prioritària la inspecció dels vaixells següents:

1. Vaixells respecte dels quals el pràctic o l'autoritat portuària hagin notificat deficiències que puguin minvar la seguretat de la navegació, en relació amb el Reial decret 1253/1997, de 24 de juliol, d'incorporació al dret espanyol de la Directiva 93/75/CE, i l'article 14 d'aquest Reglament.

2. Vaixells que incompleixin el que disposa el Reial decret 1253/1997, de 24 de juliol, abans esmentat.

3. Vaixells que hagin estat objecte d'un informe o notificació per part d'un altre Estat membre.

4. Vaixells que hagin estat objecte de denúncia pel capità, un membre de la tripulació o qualsevol persona o entitat amb interès legítim en els aspectes de seguretat relacionats amb el funcionament del vaixell, les condicions de vida i treball a bord o la prevenció de la contaminació, llevat que l'Administració marítima espanyola consideri manifestament infundada la denúncia. La identitat de la persona que hagi presentat una denúncia no s'ha de revelar en cap cas al capità ni al navilier del vaixell.

5. Vaixells en els quals es doni alguna de les circumstàncies següents:

a) Haver-se vist implicats en un abordatge, o haver encallat o embarrancat quan es dirigien al port.

b) Haver estat acusats d'incomplir les disposicions vigents en matèria de descàrrega de substàncies nocives o perilloses.

c) Haver maniobrat de forma errònia o insegura, sense aplicar les mesures de separació de trànsit aprovades per l'OMI o d'altres pràctiques de navegació segures.

d) Haver operat de tal manera que impliquin un perill per a les persones, els béns o el medi ambient marí.

6. Vaixells classificats que hagin estat suspesos de la seva classe per motius de seguretat en els sis mesos precedents.

##### II. Factor general de selecció.

S'entén per factor de selecció el valor numèric assignat a un vaixell concret de conformitat amb el que disposa aquest annex i que figura en el sistema d'informació SIRENAC.

Es considera prioritària la inspecció dels vaixells que s'indiquen a continuació. Per determinar l'ordre de prioritat dels vaixells esmentats, l'Administració marítima espanyola ha de tenir en compte l'ordre indicat pel factor general de selecció. Com més elevat sigui aquest últim, més alta és la prioritat. El factor general de selecció és la suma dels valors dels factors de selecció enumerats. Els apartats 5, 6 i 7 només s'han d'aplicar a les inspeccions fetes en els últims dotze mesos. El factor general de selecció no pot ser inferior a la suma dels apartats 4, 8, 9, 10, 11 i 12.

Valor del factor  
de selecció

- |   |     |
|---|-----|
| 1. Vaixells que arriben a un port espanyol per primera vegada o després d'una absència igual o superior a dotze mesos. En l'aplicació d'aquests criteris l'Administració marítima espanyola també ha de tenir en compte les inspeccions efectuades per altres membres del MA. A falta de les dades necessàries per a aquesta finalitat, ha d'utilitzar les dades del sistema d'informació «SIRENAC» disponibles i inspeccionar els vaixells no registrats a «SIRENAC» després de la posada en funcionament de la base de dades l'1 de gener de 1993 ..... | +20 |
| 2. Vaixells no inspeccionats per cap Estat membre de la Unió Europea en els sis mesos anteriors .....   | +10 |
| 3. Vaixells als quals se'ls hagin expedit els certificats obligatoris de construcció i equip, segons el que s'ha exigint pels convenis, així com els certificats de classificació, per una organització que no estigui reconeguda segons els criteris del Reial decret 2662/1998, d'11 de desembre, sobre regles i estàndards comuns per a les organitzacions d'inspecció i control de vaixells i per a les activitats corresponents de l'Administració marítima .....  | +5  |
| 4. Vaixells que naveguin sota pavelló d'un Estat que figuri amb immobilitzacions i retards superiors a la mitjana al quadre de mitjanes triennals publicat en l'informe anual del MA, segons el barem següent:  |     |
| 0-3 per 100 superior a la mitjana .....   | +3  |
| 3,1-6 per 100 superior a la mitjana .....   | +4  |
| Més del 6 per 100 superior a la mitjana.  | +5  |
| 5. Vaixells que hagin estat autoritzats a abandonar el port d'un Estat membre de la Unió Europea sota determinades condicions, segons el barem següent:   |     |
| a) Per cada deficiència que es va haver de rectificar abans de la partida .....   | +1  |
| b) Per cada deficiència que s'hagi de rectificar en el pròxim port .....  | +1  |



	<u>Valor del factor de selecció</u>
c) Per cada dues deficiències que s'hagin de rectificar en catorze dies .....	+1
d) Per cada dues deficiències per a les quals s'hagin especificat altres condicions .....	+1
e) Si s'han pres mesures al vaixell i rectificat totes les deficiències .....	-2
6. Vaixells en els quals, en ocasió d'una inspecció anterior, s'hagin registrat deficiències, en funció del nombre de deficiències, i segons el barem següent:	
0 .....	-15
1 a 5 .....	0
6 a 10 .....	+5
11 a 20 .....	+10
Més de 20 .....	+15
7. Vaixells que hagin estat immobilitzats en un port anterior .....	+15
8. Vaixells abanderats en un Estat que no hagi ratificat tots els convenis internacionals pertinents a què es refereix l'article 2.1 d'aquest Reglament .....	+1
9. Vaixells abanderats en un Estat que presenti una proporció de deficiències per sobre de la mitjana .....	+1
10. Vaixells amb deficiències imputables a una falta de control de la societat de classificació en la qual estiguin classificats ...	+1
11. Vaixells pertanyents a una categoria per a la qual s'hagi decidit una inspecció ampliada (d'acord amb l'article 7 d'aquest Reglament) .....	+5
12. Altres vaixells, segons la seva edat:	
a) Entre tretze i vint anys d'edat .....	+1
b) Entre vint-i-un i vint-i-quatre anys d'edat .....	+1
c) Més de vint-i-cinc anys d'edat .....	+3

## ANNEX II

### Llista de certificats i documents que s'han d'examinar (esmentada a l'apartat 1 de l'article 6)

1. Certificat internacional d'arqueig (1969).
2. Certificats de seguretat:
  - a) Certificat de seguretat per a vaixell de passatge.
  - b) Certificat de seguretat de construcció per a vaixell de càrrega.
  - c) Certificat de seguretat d'equip per a vaixell de càrrega.
  - d) Certificat de seguretat radiotelegràfica per a vaixell de càrrega.
  - e) Certificat de seguretat radiotelefònica per a vaixell de càrrega.
  - f) Certificat de seguretat radiofònica per a vaixell de càrrega.
  - g) Certificat d'exempció.
  - h) Certificat de seguretat per a vaixell de càrrega.

3. Certificat internacional d'aptitud per al transport de gasos líquids a granel; certificat d'aptitud per al transport de gasos líquids a granel.

4. Certificat internacional d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel; certificat d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel.

5. Certificat internacional de prevenció contra la contaminació d'hidrocarburs.

6. Certificat internacional de prevenció de la contaminació per al transport de substàncies nocives líquides a granel.

7. Certificat internacional de franc a vaixell (1966); certificat internacional d'exempció de franc a vaixell.

8. Llibre registre d'hidrocarburs, parts I i II.

9. Llibre registre de càrrega.

10. Document determinant de la dotació mínima de seguretat. Certificats d'aptitud.

11. Certificats mèdics. Vegeu el Conveni número 73 de l'OIT sobre revisions mèdiques de la gent del mar.

12. Informació sobre l'estabilitat.

13. Còpia del document de compliment i del certificat de gestió de la seguretat, expedits d'acord amb el Codi internacional de gestió de la seguretat operacional del vaixell i la prevenció de la contaminació (SO-LAS, capítol IX).

14. Certificats respecte a la resistència del buc i a l'estat de la maquinària, expedits per la societat de classificació de què es tracti (només s'exigeixen quan el vaixell continuï tenint una cota de classificació en una societat de classificació).

15. Document acreditatiu del compliment de les prescripcions especials aplicables als vaixells que transportin mercaderies perilloses.

16. Certificat de seguretat i permís d'utilització per a embarcació d'alta velocitat.

17. Declaració o llista especial de mercaderies perilloses, o pla detallat d'estiba.

18. Diari de navegació del vaixell en què s'hagin registrat els exercicis, i llibre de registre de la inspecció i manteniment dels dispositius i mitjans de salvament.

19. Certificat de seguretat per a vaixell amb finalitats especials.

20. Certificat de seguretat per a unitat mòbil de perforació mar endins.

21. En el cas de petroliers que facin l'últim viatge en last, registre del sistema de vigilància i control de les descàrregues d'hidrocarburs.

22. Quadre d'obligacions, pla de control d'incendis i, en el cas de vaixells de passatge, pla de contenció d'avaries.

23. Pla d'emergència de bord en cas de contaminació per hidrocarburs.

24. Arxiu d'informes sobre reconeixements (en el cas de vaixells de mercaderies a lloure o petroliers).

25. Informes d'inspeccions de control anteriors per l'Estat rector del port.

26. En el cas dels vaixells de passatge de transbordament rodat, informació sobre la relació A/A-max.

27. Document d'autorització per a transport de gra.

28. Manual de subjecció de la càrrega.

## ANNEX III

### Llista indicativa de motius fundats per portar a terme una inspecció més detallada (segons el que disposa l'apartat 3 de l'article 6)

1. Tractar-se de vaixells definits a l'apartat I i als apartats 3, 4, 5.b) i c), 8 i 11 de l'apartat II de l'annex I.

2. No haver emplenat adequadament el llibre registre d'hidrocarburs.

3. Haver observat inexactituds durant l'examen dels certificats i d'altra documentació (vegeu l'apartat 1.a) i l'apartat 2 de l'article 6 d'aquest Reglament).

4. Existència d'indisidències que els membres de la tripulació no poden complir el que disposa l'article 3 de l'Ordre del Ministeri de Foment de 16 de març de 1998,

d'incorporació parcial al dret espanyol de la Directiva 94/58/CE, del Consell, de 22 de novembre, relativa al nivell mínim de formació en professions marítimes.

5. Existència de proves que les operacions de càrrega i altres operacions no es duen a terme de manera segura o d'acord amb les directrius de l'OMI, com passa, per exemple, quan el contingut d'oxigen al col·lector del gas inert subministrat als tancs de càrrega està per sobre del nivell màxim prescrit.

6. La no-presentació per part del capità d'un petrolier del registre del dispositiu de vigilància i control de descàrrega d'hidrocarburs per a l'últim viatge en llast.

7. No trobar a bord un quadre d'obligacions actualitzat de la tripulació o desconeixement per part d'algun tripulant de les seves obligacions en cas d'incendi o abandonament del vaixell.

8. Haver emès una falsa alerta de socors no seguida dels procediments adequats d'anul·lació.

9. No trobar a bord els equips primordials que prescriuen els convenis o bé els textos dels convenis esmentats.

10. Resultar excessivament insalubres les condicions a bord.

11. Fer la impressió o observar-se indicis per part de l'inspector que hi ha deterioraments o deficiències greus en el buc o en l'estructura, que poden representar un risc per a la integritat estructural, l'estanquitat o la integritat a la intempèrie del vaixell.

12. Haver-hi indicis o proves que el capità o la tripulació no estan familiaritzats amb les operacions essencials de bord relatives a la seguretat del vaixell o la prevenció de la contaminació, o bé que aquestes operacions no s'han efectuat.

#### ANNEX IV

##### Procediments per al control de vaixells (segons el que disposa l'apartat 4 de l'article 6)

1. Principis relatius a la dotació de seguretat [Resolució A.481 (XII) de l'OMI] i els annexos «Contingut del document determinant de la dotació mínima de seguretat» (annex I) i «Directrius per a l'aplicació dels principis relatius a la dotació de seguretat» (annex 2).

2. Disposicions del Codi marítim internacional sobre el transport de mercaderies perilloses.

3. «Inspecció de les condicions de treball a bord dels vaixells» [publicació de l'Organització Internacional del Treball (OIT)].

4. Annex I «Procediments per a la supervisió per l'Estat rector del port» del MA de París.

#### ANNEX V

##### A) Categoria de vaixells subjectes a inspecció ampliada (segons el que disposa l'apartat 1 de l'article 7)

1. Petroliers als quals faltin cinc anys o menys per a la data d'eliminació progressiva que estableix la regla 13 G, annex I del Conveni MARPOL 73/78:

a) Els petroliers per a petroli de pes mort igual o superior a 20.000 tones o els petroliers per a productes de pes mort igual o superior a 30.000 tones que no compleixin les prescripcions aplicables als petroliers nous que figuren a la regla 1.26 de l'annex I de MARPOL 73/78 estan sotmesos a una inspecció ampliada vint anys després de la seva data de lliurament, com s'indica al suplement, formulari B del certificat IOPP, o vint-i-cinc anys després de la data esmentada dels tancs laterals del vaixell o dels espais de doble fons no utilitzats per al transport d'hidrocarburs que compleixin les prescripcions de la regla 13 G (4) de l'annex esmentat, llevat

que s'hagin reconstruït per complir la regla 13 F del mateix annex.

b) Els petroliers esmentats que compleixin les prescripcions dels petroliers nous que figuren a la regla 1.26 de l'annex I de MARPOL 73/78 estan sotmesos a una inspecció ampliada vint-i-cinc anys després de la seva data de lliurament, com s'indica al suplement, formulari B, del certificat IOPP, llevat que compleixin la regla 13 F de l'annex esmentat o hagin estat reconstruïts per complir-la.

2. Vaixells de mercaderies a lloure de més de dotze anys d'edat com es determina en la data de construcció indicada als certificats de seguretat del vaixell.

3. Vaixells de passatge.

4. Vaixells cisterna per a productes químics i gasos, de més de deu anys d'edat, com es determina en la data de construcció indicada als certificats de seguretat del vaixell.

##### B) Criteris orientatius per a la inspecció ampliada de determinades categories de vaixells (segons el que disposa l'apartat 2 de l'article 7)

En la mesura que sigui aplicable, es consideren part de la inspecció ampliada les operacions que s'indiquen a continuació. Els inspectors han de tenir present que es pot posar en perill la realització segura de determinades operacions a bord, per exemple la càrrega, si s'exigeix la realització de proves amb un efecte directe sobre aquestes operacions, quan s'estan efectuant.

1. Vaixells en general (totes les categories de la secció A):

a) Tall de corrent i posada en marxa del generador d'emergència.

b) Inspecció de l'enllumenat d'emergència.

c) Funcionament de la bomba contra incendis d'emergència amb dues mànegues connectades al conductor principal.

d) Funcionament de les bombes de sentina.

e) Tancament de les portes estanques.

f) Arriada d'un bot salvavides lateral a l'aigua.

g) Prova del sistema de parada a distància d'emergència, per exemple, de calderes, ventiladors i bombes de combustible.

h) Prova de l'aparell de govern, inclòs l'auxiliar.

i) Inspecció de la font d'energia d'emergència per a les instal·lacions de ràdio.

j) Inspecció i, en la mesura que sigui possible, prova del separador de la sala de màquines.

2. Petroliers:

A més de les operacions enumerades a l'apartat 1 anterior, en el cas dels petroliers es consideren també com a part de la inspecció ampliada les operacions següents:

a) Sistema fix d'extinció d'incendis a base d'escuma, instal·lat en coberta.

b) Equip d'extinció d'incendis en general.

c) Inspecció de les vàlvules tallafoc de la sala de màquines, la sala de bombes i les zones on s'allotja la tripulació.

d) Control de la pressió i contingut d'oxigen del gas inert.

e) Comprovació del certificat de reconeixement [vegeu la Resolució A.744 (18) de l'OMI per determinar possibles zones sospitoses que necessitin inspecció].



### 3. Vaixells de mercaderies a lloure:

A més dels aspectes que indicat l'apartat 1, en el cas dels vaixells de mercaderies a lloure es consideren també part de la inspecció ampliada els següents:

- a) Possible corrosió de l'assentament de la maquinària de coberta.
- b) Possible deformació o corrosió de les tapes d'escotilles.
- c) Possibles fissures o corrosió local a les mampares transversals.
- d) Accés a les bodegues de càrrega.
- e) Comprovació del certificat de reconeixement [vegeu la Resolució A.744 (18) de l'OMI, per determinar possibles zones sospitoses que necessitin inspecció].

### 4. Vaixells cisterna per a productes químics i gasos:

A més dels aspectes que indica l'apartat 1, en el cas dels vaixells cisterna per a productes químics i gasos es consideren també part de la inspecció ampliada els següents:

- a) Control de càrrega dels vaixells cisterna i dispositius de seguretat relatius a temperatura, pressió i emplenament.
- b) Dispositiu d'anàlisi de l'oxigen i explosímetre, incloent-hi el calibratge. Disponibilitat d'equipament de detecció química (manxes) amb un nombre apropiat de tubs detectors de gas adequats per a la càrrega específica transportada.
- c) Equip de cabina de salvament que proporcioni una protecció respiratòria i ocular adequada, per a tothom a bord (si així ho requereix la llista de productes del Certificat internacional d'aptitud o el Certificat d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel o de gasos líquids a granel aplicable).
- d) Comprovar que el producte transportat figura a la llista del Certificat internacional d'aptitud o el Certificat d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel o de gasos líquids a granel aplicable.
- e) La instal·lació fixa contra incendis a coberta, ja sigui escuma, un producte químic sec o un altre, segons ho requereixi el producte transportat.

### 5. Vaixells de passatge:

A més dels aspectes que indica l'apartat 1, en el cas dels vaixells de passatge es consideren també part de la inspecció ampliada els següents:

- a) Prova del sistema de detecció d'incendis i d'alarma.
- b) Prova de tancament correcte de les portes tallafoc.
- c) Prova del sistema de megafonia.
- d) Simulacre contra incendis en el qual, com a mínim, es comprovi tot l'equip contra incendis, i en què ha de participar part del personal de fonda.
- e) Demostració que els tripulants la funció dels quals és especialment important estan al corrent del pla de control d'emergències.

Si es considera oportú, es pot continuar la inspecció quan el vaixell estigui en ruta cap al port o des del port d'un Estat membre, amb el consentiment del capità, del propietari o del navilier. Els inspectors no han d'obstruir les operacions del vaixell, ni crear situacions que, segons l'opinió del capità, puguin posar en perill la seguretat dels passatgers, de la tripulació i del vaixell.

## ANNEX VI

### **criteris per a la immobilització d'un vaixell (segons el que disposa l'apartat 3 de l'article 9)**

Abans de determinar si les deficiències descobertes durant una inspecció justifiquen la immobilització del vaixell corresponent, l'inspector ha d'aplicar els criteris que contenen els apartats 1 (criteris principals) i 2 (aplicació dels criteris principals), que s'exposen més avall.

En l'apartat 3 (llista indicativa de deficiències) s'inclouen exemples de deficiències que poden justificar la immobilització del vaixell (vegeu l'apartat 3 de l'article 9).

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

- a) S'hagin complert degudament les prescripcions de la regla I/11 (c) del SOLAS sobre la notificació a l'Administració de l'Estat en el qual està abanderat el vaixell i a l'inspector designat de l'organització reconeguda responsable de l'expedició del certificat pertinent.
- b) Abans d'arribar a port, el capità o el navilier hagin comunicat a l'Administració marítima espanyola els detalls de l'accident i les avaries sofertes, i els hagin facilitat informació sobre la notificació obligatòria a l'Administració de l'Estat en el qual estigui abanderat el vaixell.
- c) S'hagin pres les mesures correctores adequades en el vaixell, a satisfacció de l'Administració marítima, i aquesta, després d'haver estat informada que s'han ultimat les mesures correctores, garanteixi que s'han reparat les deficiències clarament perilloses per a la seguretat, la salut o el medi ambient marí.

#### 1. Criteris principals.

Abans d'emetre el seu dictamen professional sobre la immobilització d'un vaixell, l'inspector ha d'aplicar els criteris següents:

- a) Els vaixells amb deficiències en matèria de seguretat per fer-se a la mar han de ser immobilitzats en la primera inspecció en què es comprovin les deficiències, independentment del temps que hagin de romandre a port.
- b) El vaixell queda immobilitzat si les deficiències són prou serioses per exigir una nova visita de l'inspector, a fi que se cerciori que, abans que el vaixell es faci a la mar, han estat solucionades.

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

#### 2. Aplicació dels criteris principals.

1r A l'hora de decidir si les deficiències descobertes en un vaixell són prou greus per exigir-ne la immobilització, l'inspector ha de valorar els elements següents:

- a) Si el vaixell disposa de la documentació exigida.
- b) Si el vaixell disposa de la tripulació necessària d'acord amb el document relatiu a la Dotació de seguretat.

2n Durant la inspecció, l'inspector ha d'examinar si al llarg del viatge el vaixell i/o la tripulació són capaços de:

- a) Navegar en condicions segures.
- b) Governar, conduir i controlar amb seguretat la situació del vaixell.

c) Operar la sala de màquines en condicions de seguretat.

d) Mantenir la seva pròpia capacitat de propulsió i govern.

e) En cas de necessitat, combatre els incendis amb eficàcia en totes les parts del vaixell.

f) En cas de necessitat, abandonar el vaixell immediatament i en condicions de seguretat, així com efectuar les operacions de rescat.

g) Impedir la contaminació del medi ambient marí.

h) Mantenir l'estabilitat adequada.

i) Mantenir suficientment l'estanquitat.

j) En cas de necessitat, comunicar-se en situacions d'emergència.

k) Proporcionar condicions adequades en matèria de seguretat i salut.

Si la valoració d'algun d'aquests elements és negativa, tenint en compte totes les deficiències comprovades, s'ha de ponderar la possible immobilització del vaixell. La combinació de deficiències d'importància menor també pot justificar la immobilització del vaixell.

### 3. Llista indicativa de deficiències.

A fi d'assistir l'inspector en l'aplicació d'aquests criteris, es facilita a continuació una llista indicativa de deficiències, agrupades en funció dels convenis i/o codis aplicables, la naturalesa de les quals es considera tan greu que justifica la immobilització del vaixell de què es tracta.

Tanmateix, les deficiències que poden motivar la immobilització corresponents a l'àmbit d'aplicació del Conveni STCW 78, enumerades a l'apartat 3.8 constitueixen l'únic fonament per a la immobilització en virtut d'aquest Conveni.

#### 1r Deficiències de caràcter general:

La falta dels certificats preceptius exigits pels instruments pertinents. No obstant això, els vaixells que enarborin el pavelló d'estats que no siguin part en un conveni (instrument pertinent) o que no hagin aplicat un altre instrument pertinent, no estan obligats a portar els certificats establerts pel conveni o un altre instrument pertinent. Per tant, la falta dels certificats exigits no hauria de ser per si mateixa motiu per immobilitzar aquests vaixells; tanmateix, en aplicació de la clàusula de «tractament no més favorable», cal exigir el compliment substancial de les disposicions abans que el vaixell es faci a la mar.

2n Deficiències en l'àmbit del Conveni SOLAS (les referències figuren entre parèntesi):

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

b) Netedat insuficient de la sala de màquines, quantitat excessiva de commixcions d'aigua oliosa a les sentines, contaminació per hidrocarburs de l'aïllament de les canonades, incloses les canonades d'extracció de la sala de màquines, mal funcionament dels sistemes de bombament de la sentina.

c) Mal funcionament del generador d'emergència, així com dels llums, bateries i commutadors.

d) Mal funcionament de l'aparell de govern principal i auxiliar.

e) Inexistència, capacitat insuficient o deteriorament greu dels equips salvavides individuals, del bot salvavides i dels sistemes d'arriada.

f) Absència, falta de conformitat o deteriorament substancial en la mesura que no permeti la utilització per a la qual està previst del sistema de detecció d'incendis, les alarmes contra incendis, l'equip de lluita contra els incendis, el sistema fix d'extinció d'incendis, les

vàlvules de ventilació, els tallafocs, els dispositius de tancament ràpid.

g) Absència, deteriorament substancial o mal funcionament de la protecció contra incendis de la zona de càrrega de coberta dels petroliers.

h) Absència, falta de conformitat o deteriorament greu dels senyals lluminosos, visuals o sonors.

i) Absència o mal funcionament de l'equip de ràdio per a les comunicacions en situacions de perill.

j) Absència o mal funcionament de l'equip de navegació, tenint en compte les disposicions del Conveni SOLAS [v/12 (o)].

k) Absència de cartes de navegació corregides i/o de qualsevol altra publicació nàutica necessària per al viatge que es pretén fer, tenint en compte que les cartes electròniques es poden utilitzar com a substitut de les físiques.

l) Absència de ventilació mecànica de gasos, proporcionada per la utilització de ventiladors sense espurna, per a les cambres de bombes de la càrrega (Regla SOLAS II-2/59.3.1).

m) Greus deficiències de les prescripcions operacionals, tal com descriu la secció 5.5 de l'annex I del MA.

n) La quantitat, la composició o la titulació de la tripulació no s'ajusten al que s'ha especificat en el document sobre la dotació de seguretat.

3r Deficiències en l'àmbit del Codi IBC (les referències apareixen entre parèntesi):

a) Transport de substàncies no esmentades en el certificat d'aptitud o manca d'informació sobre la càrrega (16.2).

b) Absència de dispositius de seguretat d'alta pressió o danys en aquests dispositius (8.2.3).

c) Instal·lacions elèctriques que no siguin intrínsecament segures o que no corresponguin a les exigències del codi (10.2.3).

d) Fonts d'ignició en llocs perillosos als quals fa referència l'apartat 10.2 (11.3.15).

e) Infraccions de les exigències especials (15).

f) Superació de la quantitat màxima autoritzada per tanc (16.1).

g) Protecció tèrmica insuficient de productes sensibles (16.6).

4t Deficiències en l'àmbit del Codi IGC (les referències apareixen entre parèntesi):

a) Transport de substàncies no esmentades en el certificat d'aptitud o manca d'informació sobre la càrrega (18.1).

b) Absència de panys a les cabines o espais de servei (3.2.6).

c) Mampara no estanca al gas (3.3.2).

d) Comportes de ventilació defectuoses (3.6).

e) Vàlvules de tancament ràpid defectuoses o absència d'aquestes vàlvules (5.6).

f) Vàlvules de seguretat defectuoses o absència d'aquestes vàlvules (8.2).

g) Instal·lacions elèctriques que no siguin intrínsecament segures o que no corresponguin a les exigències del codi (10.2.4).

h) Ventiladors en la zona de càrrega no operatius (12.1).

i) Alarmes de pressió per als tancs de càrrega no operatius (13.4.1).

j) Instal·lació de detecció de gasos i/o instal·lació de detecció de gasos tòxics defectuosa (13.6).

k) Transport de substàncies que s'han d'inhibir sense certificat vàlid d'inhibidor (17/19).

5è Deficiències en l'àmbit del Conveni internacional sobre línies de càrrega:

a) Àrees importants danyades o rovellades o corrosió de les planxes i, com a conseqüència, pes d'aigua addicional a les cobertes i el buc que afectin la navegabilitat o la resistència a suportar càrregues locals, llevat que s'hagin dut a terme les reparacions temporals adequades per arribar a un port en el qual es facin les reparacions permanents.

b) Un cas reconegut d'estabilitat insuficient.

c) La manca d'informació suficient i fiable, en la forma autoritzada, que permeti al capità, mitjançant procediments ràpids i simples, la càrrega i el llastrat del vaixell de tal manera que, en tot moment i en les diferents condicions del viatge, es mantingui un marge segur d'estabilitat, i de manera que s'eviti qualsevol esforç inacceptable sobre l'estructura del vaixell.

d) Absència, deteriorament substancial o caràcter defectuós dels sistemes de tancament, dels dispositius de tancament de les escotilles i portes estanques.

e) Sobrecàrrega.

f) Absència o impossibilitat de lectura de les marques de calats.

6è Deficiències en l'àmbit de l'annex I del Conveni MARPOL (les referències figuren entre parèntesi):

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

b) Capacitat residual de decantació i/o tanc de llots insuficient per al viatge que es pretén dur a terme.

c) Llibre de registre d'hidrocarburs no disponible [20 (5)].

d) Instal·lació de canonades de derivació no autoritzades.

7è Deficiències en l'àmbit de l'annex II del Conveni MARPOL (les referències figuren entre parèntesi):

a) Absència del manual P & A.

b) Càrrega sense classificar [3 (4)].

c) Llibre de registre de càrrega no disponible [9 (6)].

d) Transport de substàncies olives sense que se satisfacin les exigències o sense un certificat degudament esmenat (14).

e) Instal·lació de canonades de derivació no autoritzades.

8è Deficiències en l'àmbit del Conveni internacional sobre normes de formació, titulació i guàrdia per a la gent del mar:

a) La dotació del vaixell no està en possessió d'un títol, no té el títol pertinent, no té una exempció vàlida o no presenta proves documentals d'haver enviat a l'Administració de l'Estat d'abanderament del vaixell una sol·licitud de ratificació.

b) Incompliment de les prescripcions aplicables de l'Administració de l'Estat d'abanderament del vaixell sobre la dotació de seguretat.

c) Les disposicions referents a les guàrdies de navegació o màquines no s'ajusten a les prescripcions específiques respecte del vaixell per l'Administració de l'Estat d'abanderament.

d) Absència en una guàrdia d'una persona competent per manejar l'equip essencial per a la seguretat de la navegació i de les comunicacions i la prevenció de la contaminació del mar.

e) No acreditar l'aptitud professional per a l'acompliment de les comeses assignades a la dotació respecte de la seguretat del vaixell i la prevenció de la contaminació.

f) No haver disposat tripulants que hagin descansat prou i siguin aptes per exercir les seves obligacions, respecte de la primera guàrdia al començament del viatge i per a les guàrdies de relleu subsegüents.

9è Deficiències en l'àmbit dels convenis OIT:

a) Aliments insuficients per viatjar fins al port següent.

b) Aigua potable insuficient per viatjar fins al port següent.

c) Excessiva manca d'higiene a bord.

d) Falta de calefacció en un vaixell que operi en zones en les quals les temperatures puguin ser excessivament baixes.

e) Quantitat excessiva d'escombraries, bloqueig per instal·lacions o càrrega o qualsevol altra condició perillosa en les zones de pas dels passatgers o en les instal·lacions destinades als passatgers.

10. Deficiències que poden no ser susceptibles de detenció, però per a les quals, per exemple, s'han de suspendre les operacions de càrrega.

El mal funcionament (o el manteniment defectuós) del sistema de gas inert, dels dispositius o de la maquinària de càrrega es consideren raó suficient per detenir les operacions de càrrega.

## ANNEX VII

### Críteris mínims per a inspectors (segons el que disposa l'apartat 1 de l'article 13)

1. L'inspector ha d'estar autoritzat per la Direcció General de la Marina Mercant per efectuar les inspeccions relatives al control de l'estat del port.

2. Els inspectors han de complir una de les dues sèries de requisits següents:

1r Primera sèrie de requisits:

A) Un mínim d'un any de servei com a inspector de l'Administració marítima espanyola, encarregat de les tasques de supervisió i certificació d'acord amb els convenis.

B) Titulació: la dels paràgrafs a), b) o c), que s'exposen a continuació:

a) Títol de capità, que capaciti la persona per exercir el comandament d'un vaixell d'arqueig brut igual o superior a 1.600 tones, d'acord amb el Conveni STCW, regla II/2.

b) Títol de maquinista naval en cap, que el capaciti per exercir aquesta funció a bord d'un vaixell la màquina propulsora principal del qual tingui una potència igual o superior a 3.000 kW, d'acord amb el Conveni STCW, regla III/2.

c) Títol d'enginyer naval, enginyer industrial mecànic o enginyer en alguna especialitat relacionada amb el sector marítim, i haver treballat com a tal durant cinc anys com a mínim.

C) Els inspectors esmentats en els paràgrafs a) i b) han d'haver treballat durant un període mínim de cinc anys al mar com a oficials a la secció de pont o a la secció de màquines, respectivament.

2n Segona sèrie de requisits:

a) Tenir una titulació universitària adequada o una formació equivalent.

b) Haver rebut formació i titulació en una escola d'inspectors sobre seguretat de vaixells.

c) Haver treballat almenys dos anys com a inspector de seguretat de vaixells, al servei de l'Administració marí-



tima espanyola, ocupant-se en tasques de reconeixement i certificació d'acord amb els convenis.

3. Acreditar capacitat de comunicació verbal i per escrit, en llengua anglesa, amb els tripulants.

4. Tenir coneixements adequats de les disposicions dels convenis internacionals i dels procediments pertinents sobre el control per l'Estat del port.

5. S'accepten també inspectors que no reuneixin els criteris esmentats si en la data d'entrada en vigor d'aquest Reglament estan al servei de l'Administració marítima espanyola en tasques relatives al control dels vaixells per l'Estat del port.

## ANNEX VIII

### Requisit per a la targeta d'identitat dels inspectors de control de l'estat del port (a què es refereix l'apartat 4 de l'article 13)

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

a) Referència al fet que l'expedeix la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment de l'Estat espanyol.

b) Nom, cognoms i fotografia recent del seu titular.

c) Indicació que és personal i intransferible.

d) Signatura del titular de la targeta d'identitat.

e) Declaració per la qual s'autoritza el seu titular per fer les inspeccions a les quals es refereix l'article 86.5 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, i, en particular, les de control dels vaixells per l'Estat rector del port, d'acord amb la normativa per la qual s'incorpora al dret espanyol la Directiva 95/21/CE i les seves modificacions posteriors.

## CAP DE L'ESTAT

**11498** REIAL DECRET LLEI 9/1999, de 21 de maig, pel qual s'adopten mesures urgents per reparar els danys causats pels moviments sísmics que hi va haver, durant el mes de febrer de 1999, a la Comunitat Autònoma de la Regió de Múrcia. («BOE» 122, de 22-5-1999.)

El dia 2 de febrer es va produir un terratrèmol de magnitud 5,0 segons l'escala de Richter, que va arribar en alguns moments a la magnitud 5,2, amb l'epicentre al terme municipal de Mula, a Múrcia. Aquest sisme va ser precedit per un terratrèmol de magnitud 3,5 en aquesta escala i seguit de múltiples rèpliques de diversa intensitat que es van registrar durant tot el mes de febrer.

La magnitud inicial d'aquest fet, que es va agreujar pels moviments sísmics de dies successius, ha produït conseqüències catastròfiques en els municipis afectats, especialment sobre els habitatges i les infraestructures de la zona, i ha causat danys materials d'una importància que exigeix, des del principi constitucional de solidaritat, una acció immediata dels poders públics que porti a terme, en primer lloc, l'adopció de diverses mesures palliatives i reparadores que contribueixin al restabliment gradual de la normalitat a la zona; en segon lloc, la definició dels procediments de coordinació i dels mecanismes de col·laboració entre els òrgans de l'Administració General de l'Estat, de la Comunitat Autònoma de la Regió de Múrcia i de les administracions locals afectades, que

permetin garantir l'execució ràpida d'aquestes mesures i, finalment, determinar el finançament de les despeses derivades de les actuacions.

La gravetat dels danys produïts als habitatges de la zona fa necessària l'aprovació de normes excepcionals en relació amb aquests béns i amb l'allotjament provisional dels damnificats. L'aplicació d'aquestes normes especials comporta la inaplicabilitat de les regles ordinàries que, sobre aquesta mateixa matèria, estableix l'Ordre del Ministeri de l'Interior de 18 de març de 1993, per la qual s'aprova el procediment per a la concessió d'ajudes per atendre determinades necessitats derivades de situacions d'emergència, catàstrofes i calamitats públiques, modificada parcialment per l'Ordre de 30 de juliol de 1996.

En virtut d'això, en ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució, a proposta del vicepresident primer del Govern i ministre de la Presidència, del vicepresident segon del Govern i ministre d'Economia i Hisenda i dels ministres de l'Interior, de Foment i d'Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 21 de maig de 1999,

## DISPOSO:

### Article 1. Àmbit d'aplicació.

Les mesures que estableix aquest Reial decret llei s'apliquen als danys ocasionats pels moviments sísmics produïts durant el mes de febrer als municipis d'Albudeite, Campos del Río i Mula, a la Comunitat Autònoma de la Regió de Múrcia.

### Article 2. Ajudes d'emergència.

Les ajudes d'emergència que estableix aquest article tenen caràcter extraordinari i es regeixen pel que disposa aquest Reial decret llei, i no és aplicable per a la seva concessió el que estableix sobre la matèria l'Ordre del Ministeri de l'Interior de 18 de març de 1993, per la qual es regula el procediment per a la concessió d'ajudes en atenció a determinades necessitats derivades de situacions d'emergència, catàstrofes i calamitats públiques, modificada per l'Ordre de 30 de juliol de 1996.

#### 1. Lloguer d'habitatges i reposició de béns.

a) En cas que, com a conseqüència del sisme, s'hagi produït la destrucció total de l'habitatge o bé, a causa del seu mal estat residual, hagi estat necessari demolir-lo, els propietaris, si constituïa la seva residència habitual, poden accedir a un habitatge en règim de lloguer, durant un període màxim de divuit mesos, prorrogable, si s'escau, fins que sigui possible reconstruir l'habitatge o disposar-ne un de nou; també es poden admetre altres fórmules de real·lotjament alternatives, si cal.

b) Els que ocupin com a residència habitual, en règim de lloguer, habitatges que hagin resultat totalment destruïts o hagin requerit ser demolits, poden accedir a ajudes per lloguer consistents en l'abonament de la diferència entre les rendes de lloguer de l'anterior i del nou habitatge, pel mateix període als beneficis que preveu el paràgraf anterior.

c) En cas que la reconstrucció o la reparació de l'habitatge, en els termes a què es refereix l'apartat 3 d'aquest article, exigeixi ser desallotjat, també es pot accedir a un habitatge en règim de lloguer, durant un període màxim de dotze mesos, prorrogable, si s'escau, fins que sigui possible disposar de l'habitatge.

d) Als qui, com a conseqüència dels moviments sísmics produïts, se'ls hagin destruït béns de primera necessitat o aquests hagin resultat danyats poden percebre,