

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### MINISTERI DE TRANSPORTS, MOBILITAT I AGENDA URBANA

**13021** *Reial decret 927/2020, de 27 d'octubre, pel qual s'amplia l'àmbit d'actuació de les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells i es modifiquen el Reial decret 877/2011, de 24 de juny, i el Reial decret 357/2015, de 8 de maig.*

#### I

Tradicionalment, els estats són els responsables que els vaixells sota el seu pavelló es dissenyin, es construeixin i es mantinguin en compliment de les prescripcions de seguretat que estableixen els convenis i els instruments aprovats en el si de l'Organització Marítima Internacional (OMI). Per dur a terme aquestes tasques s'ha comptat amb el suport de les societats de classificació, sotmeses en el nostre entorn geopolític a un règim de reconeixement per la Comissió Europea i que, posteriorment, són autoritzades pels estats membres de la Unió Europea.

El règim jurídic d'aquestes societats de classificació consta, en l'àmbit nacional, en els articles 97 a 107 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima. Aquests preceptes regulen, entre altres aspectes, l'emissió de certificats de seguretat per les organitzacions autoritzades, així com la funció i la responsabilitat de les societats de classificació.

Per la seva banda, el Reial decret 877/2011, de 24 de juny, sobre regles i estàndards comuns per a les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells i per a les activitats corresponents de l'Administració marítima, va incorporar al dret espanyol la Directiva 2009/15/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, sobre regles i normes comunes per a les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells i per a les activitats corresponents de les administracions marítimes.

Sobre aquesta matèria la Unió Europea va aprovar també el Reglament (CE) núm. 391/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, complementari de la Directiva esmentada, així com el Reglament (CE) núm. 336/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de febrer de 2006, sobre l'aplicació a la Comunitat del Codi internacional de gestió de la seguretat. D'aquesta manera, la Unió Europea ha pretès una aplicació uniforme de les normes internacionals que veurem a continuació, com a manera d'aconseguir més seguretat en la navegació marítima i millorar la lluita contra la contaminació marítima.

La Unió Europea també ha aprovat normes que contenen certificats, com és el cas del Reglament (UE) núm. 1257/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de novembre de 2013, relatiu al reciclatge de vaixells, que estableix l'obligació de portar el certificat d'inventari per als vaixells existents. Això obliga que la normativa espanyola contingui aquesta remissió, quan escaigui, a les normes de la Unió Europea.

#### II

La reforma que ara es porta a terme inclou nous supòsits en els quals una organització reconeguda pot actuar en nom de l'Administració marítima espanyola. D'aquesta manera s'atén el propòsit de disminuir els temps d'espera per obtenir els certificats obligatoris per part dels agents intervinents en el sector. A això s'hi ha d'afegir la conveniència d'augmentar la competitivitat dels vaixells de bandera espanyola l'activitat comercial dels quals no s'ha de veure afectada a causa de la realització de les inspeccions a què s'han de sotmetre, en un moment que coincideix amb la recent entrada en vigor i aplicació de nous convenis internacionals i normativa de la Unió Europea que afecten la seguretat marítima i la prevenció de la contaminació del medi marí. Així ha succeït amb el Conveni internacional per al control i la gestió de l'aigua de llast i els sediments dels vaixells, 2004.

Aquests nous convenis i normes estan generant una sèrie de necessitats en l'àmbit de l'activitat inspectora i de reconeixement de vaixells, juntament amb la pròpia realitat del trànsit marítim, que aconsellen fer més flexible la possibilitat de delegació en les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells. Raons que justifiquen una ampliació dels supòsits en què poden actuar en nom de l'Administració marítima.

Aquesta és també l'explicació de la inclusió de la definició de «companyia», per millorar l'aplicació a Espanya del capítol IX de l'annex del Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar, conegut com a Conveni SOLAS 74, sobre «Gestió de la seguretat operacional dels vaixells». De tal manera que el control del compliment d'aquestes prescripcions pels responsables de l'explotació del vaixell també el puguin portar a terme les organitzacions autoritzades, tal com exigeix el Conveni SOLAS 74. Aquesta previsió està emparada pel que disposa l'article 101.2 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima, que permet que l'actuació de les organitzacions reconegudes es pugui efectuar en vaixells i embarcacions i també en companyies, quan ho preveu la normativa internacional aplicable i en les condicions previstes per reglament.

Aquest Reial decret porta a terme, finalment, una modificació del Reial decret 357/2015, de 8 de maig, sobre compliment i control de l'aplicació del Conveni sobre el treball marítim, 2006, de l'Organització Internacional del Treball, en vaixells espanyols. La finalitat principal d'aquesta reforma és que les organitzacions autoritzades també puguin portar a terme l'expedició i la renovació del certificat de treball marítim i de la declaració de conformitat laboral marítima part I, a què es refereix el Conveni sobre el treball marítim, i que regula l'article 4.1 del Reial decret esmentat.

### III

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant. El text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, a l'article 6, considera marina mercant, entre altres aspectes, l'ordenació i el control de la flota civil espanyola, la seguretat de la navegació i de la vida humana al mar i la seguretat marítima. En el mateix sentit, l'article 7 es refereix, entre d'altres, a la consecució de l'objectiu de la tutela de la seguretat de la vida humana al mar, de la seguretat de la navegació marítima i de la seguretat marítima en general.

Per la seva banda, l'article 263, a la lletra e), encomana a l'actual Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana la funció d'«ordenació i execució de les inspeccions i els controls tècnics, radioelèctrics, de seguretat i de prevenció de la contaminació de tots els vaixells civils espanyols, dels que estiguin en construcció a Espanya, i dels estrangers en els casos autoritzats pels acords internacionals», i permet que es pugui efectuar bé directament pel Ministeri esmentat o a través d'entitats col·laboradores, en els termes que s'estableixin per reglament. La disposició final segona habilita el Consell de Ministres per dictar les normes reglamentàries que requereixi l'aplicació d'aquesta Llei.

Finalment, l'article 101.2 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima, modificat per la disposició final cinquena del Reial decret llei 26/2020, de 7 de juliol, habilita perquè es prevegi per reglament que l'actuació de les organitzacions reconegudes recaigui tant sobre vaixells i embarcacions com sobre companyies, quan ho prevegi la normativa internacional.

En coherència amb la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i amb la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, en aquest nou Reial decret s'ha tractat d'assegurar l'aplicació dels principis de bona regulació, de transparència, eficàcia, proporcionalitat i eficiència. D'aquesta manera, l'increment de les funcions que poden portar a terme les organitzacions autoritzades suposa per al règim de les inspeccions de vaixells un model més eficient i flexible, adequat a les finalitats de la seguretat marítima, i propicia la col·laboració d'aquestes organitzacions amb l'Administració marítima. En tot moment, s'ha garantit la participació dels ciutadans en l'elaboració de la norma, atenent el propòsit de reforçar la

seguretat jurídica i en atenció a l'avaluació periòdica de l'ordenament jurídic en l'àmbit de què es tracta a la recerca de la seva millora.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 27 d'octubre de 2020,

DISPOSO:

**Article primer.** *Modificació del Reial decret 877/2011, de 24 de juny, sobre regles i estàndards comuns per a les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells i per a les activitats corresponents de l'Administració marítima.*

El Reial decret 877/2011, de 24 de juny, sobre regles i estàndards comuns per a les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells i per a les activitats corresponents de l'Administració Marítima, queda modificat de la manera següent:

U. Es fa la redacció següent de la lletra a) de l'apartat 1 i de l'apartat 2 de l'article 1:

«a) Establir les condicions i els requisits que han de complir les organitzacions i societats de classificació de vaixells per ser reconegudes per la Comissió Europea i ser autoritzades per l'Administració marítima per efectuar en nom seu les funcions d'inspecció, reconeixement i certificació dels vaixells del seu propi pavelló i de les companyies que exploten aquests vaixells, en compliment dels convenis internacionals i de les normes nacionals i de la Unió Europea sobre seguretat marítima i prevenció de la contaminació del medi marí.»

«2. En l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret queden inclosos el desenvolupament i l'aplicació dels requisits de seguretat per al buc, la maquinària i les instal·lacions elèctriques i de control dels vaixells compresos en els convenis internacionals, així com en les normes nacionals i de la Unió Europea.»

Dos. A l'article 2 es modifiquen les lletres d), e) i j), i s'hi afegeix una nova lletra ñ):

«d) Inspeccions i reconeixements: les inspeccions, les verificacions i els reconeixements obligatoris en virtut dels convenis internacionals, així com de les normes nacionals i de la Unió Europea.

e) Convenis internacionals i normes de la Unió Europea i normes nacionals:

1r) Els convenis internacionals de l'Organització Marítima Internacional (OMI), juntament amb els seus protocols i esmenes, i els corresponents codis de caràcter obligatori a Espanya, en la seva versió actualitzada, a excepció dels apartats 16.1, 18.1 i 19 de la part 2 del Codi per a la implantació dels instruments de l'OMI, i de les seccions 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 i 3.9.3.3 de la part 2 del Codi per a les organitzacions reconegudes de l'OMI; així com d'altres organitzacions internacionals quan afectin la seguretat marítima i la prevenció de la contaminació del medi marí. Entre els convenis internacionals hi ha el Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar, 1974 (SOLAS 74), a excepció del capítol XI-2 de l'annex, el Conveni internacional sobre línies de càrrega, 1966, i el Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells, 1973 (MARPOL).

2n) Les normes de la Unió Europea i de dret nacional aplicables a vaixells i embarcacions no coberts pels convenis internacionals.»

«j) Certificat obligatori: un certificat expedit per o en nom d'un Estat de pavelló de conformitat amb els convenis internacionals i les normes de la Unió Europea en els casos en què siguin aplicables i les normes nacionals.»

«ñ) Companyia: qualsevol companyia, tal com es defineix a l'annex del Conveni SOLAS 74, capítol IX, regla 1.2, responsable de la gestió operacional de vaixells que enarborin el pavelló espanyol.»

Tres. Es fa la redacció següent de l'article 6:

«1. Les organitzacions reconegudes en un Estat membre de la Unió Europea, o d'un altre Estat que apliqui criteris de reciprocitat quant al seu reconeixement i tractament, i que tinguin un centre de caràcter permanent a Espanya poden ser autoritzades per efectuar en nom de la Direcció General de la Marina Mercant els reconeixements de vaixells i companyies que preveuen els convenis internacionals, la ratificació de les revisions anuals o intermèdies i l'emissió de nous certificats obligatoris, en els supòsits que s'indiquen a continuació:

a) Quan un vaixell espanyol estigui en un port estranger i necessiti prorrogar el termini de validesa de qualsevol certificat obligatori perquè se n'aproxima la data de caducitat.

b) Quan un vaixell espanyol estigui dedicat a fer viatges entre ports estrangers i sigui perjudicial per a la seva explotació comercial traslladar-lo a un port nacional, per efectuar algun dels reconeixements preceptius.

c) Quan un vaixell espanyol, per avaries o altres causes de sinistralitat, hagi de ser objecte de reconeixement a l'estranger.

d) Quan un vaixell espanyol es construeixi o faci obres de transformació, reforma o gran reparació a l'estranger.

e) Quan un vaixell espanyol recalci en un port espanyol en dies inhàbils o fora de l'horari de treball, o per una altra causa els serveis d'inspecció de la capitania marítima no puguin prestar els reconeixements.

f) Quan en atenció a les condicions logístiques, d'adequació als seus procediments o d'agilitat en l'operació, així ho decideixi la companyia.

g) Quan un vaixell estigui a l'estranger i sol·liciti l'abanderament a Espanya.

h) Quan una companyia tingui l'oficina central a l'estranger.

2. L'organització autoritzada ha de sol·licitar a la Direcció General de la Marina Mercant l'autorització per ratificar o emetre un nou certificat només en el supòsit que preveu la lletra c) de l'apartat anterior, o per expedir un document acreditatiu d'haver superat amb èxit un reconeixement, a requeriment d'un Estat rector del port.

3. La ratificació o emissió de nous certificats obligatoris, efectuats per la Direcció General de la Marina Mercant o per l'organització autoritzada, s'ha de portar a terme en el termini de quinze dies, i s'ha de notificar a l'interessat.

4. El que estableixen els apartats anteriors no és aplicable a la certificació de components d'equips marins, que està subjecta a les seves normes específiques. Les entitats autoritzades tampoc poden emetre certificats d'exempció, ja que aquesta funció correspon a l'Administració marítima espanyola.»

Quatre. S'afegeix una nova disposició adicional sisena:

«Disposició adicional sisena. *Autorització d'organitzacions respecte d'altres convenis internacionals.*

El secretari general de Transports i Mobilitat del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a proposta de la Direcció General de la Marina Mercant, pot facultar organitzacions reconegudes, de conformitat amb el que disposa l'article 101.2 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima, sobre emissió de certificats de seguretat i organitzacions autoritzades, per dur a terme les actuacions materials, així com per emetre o renovar els certificats exigits per qualsevol conveni internacional sobre seguretat marítima i prevenció de la contaminació del medi marí que prevegi aquesta possibilitat. En aquests casos, el procediment per obtenir l'autorització ha d'observar els termes que estableix el capítol III, si bé ha d'ometre els tràmits que s'hagin complert per obtenir l'autorització prèvia.»

Cinc. S'afegeix una nova disposició addicional setena:

«Disposició addicional setena. *Control de vaixells nacionals amb destinació a ports estrangers.*

1. La Direcció General de la Marina Mercant, a través de les capitànies marítimes, ha de portar a terme inspeccions de caràcter selectiu als vaixells nacionals que surtin d'un port espanyol amb destinació a ports estrangers, per tal de verificar que es mantenen a bord les condicions de seguretat comprovades en els últims reconeixements, en virtut de les quals s'han estès al vaixell els certificats obligatoris corresponents.

Aquestes inspeccions tenen la consideració de reconeixements extraordinaris, de conformitat amb el que estableix l'article 37.2.b) del Reglament d'inspecció i certificació de vaixells civils, aprovat pel Reial decret 1837/2000, de 10 de novembre.

2. Correspon a la Direcció General de la Marina Mercant definir els criteris de selecció aplicables a les inspeccions que preveu l'apartat anterior, per a la qual cosa pot tenir en compte el sistema de selecció que descriu l'article 12 del Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, aprovat pel Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre.

3. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, les capitànies marítimes, prèviament a l'expedició de l'autorització de sortida per als vaixells nacionals que surtin a un port estranger, han d'inspeccionar els que:

- a) sol·licitin per primera vegada despatx a un port estranger; o
- b) tinguin un arqueig brut (GT) inferior a 500, o una edat igual o superior a 30 anys.

4. Quan un vaixell nacional pretengui despatxar amb destinació a un port estranger en dies inhàbils, ho ha de comunicar a la capitania marítima corresponent amb una antelació mínima de 72 hores, amb la finalitat de permetre la realització de les actuacions que siguin pertinents.

5. Aquesta disposició addicional no s'aplica als vaixells i les embarcacions nacionals exclosos de l'àmbit d'aplicació del Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols.»

Sis. A l'annex es modifica la lletra b) de l'apartat 9:

«b) Convenis i altres instruments, inclosa la legislació nacional i de la Unió Europea pertinent.»

**Article segon.** *Modificació del Reial decret 357/2015, de 8 de maig, sobre compliment i control de l'aplicació del Conveni sobre el treball marítim, 2006, de l'Organització Internacional del Treball, en vaixells espanyols, relativa a les organitzacions reconegudes.*

La disposició addicional primera, sobre «organitzacions reconegudes», del Reial decret 357/2015, de 8 de maig, sobre compliment i control de l'aplicació del Conveni sobre el treball marítim, 2006, de l'Organització Internacional del Treball, en vaixells espanyols, passa a tenir la redacció següent:

«Per complir les funcions que estableixen els articles 3 i 4.1, l'Organisme Estatal Inspecció de Treball i Seguretat Social, l'Institut Social de la Marina i la Direcció General de la Marina Mercant poden autoritzar, si s'escau, sempre que els ho permeti la seva normativa reguladora, institucions públiques o altres organitzacions, incloent-hi les d'un altre Estat membre de la Unió Europea, si aquest últim hi està d'acord, a les quals reconeguïn suficient capacitat, competència i independència, perquè portin a terme les inspeccions esmentades.

En aquest cas, s'ha d'establir un sistema que garanteixi la idoneïtat de la tasca duta a terme per les organitzacions reconegudes i procediments per a la comunicació amb aquestes organitzacions i el seu control, de conformitat amb el que estableix l'article 4.3 de la Directiva 2013/54/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de novembre, sobre determinades responsabilitats de l'Estat del pavelló en matèria de compliment i control de l'aplicació del Conveni sobre el treball marítim, de 2006.

Qualsevol autorització que es concedeixi en relació amb les inspeccions faculta l'organització reconeguda perquè, com a mínim, pugui exigir que es corregeixin les deficiències que s'assenyalin en les condicions de vida i de treball de la gent de mar i es facin inspeccions sobre això quan ho sol·liciti un Estat rector del port.

Així mateix, la Direcció General de la Marina Mercant ha de proporcionar a l'Oficina Internacional del Treball una llista actualitzada de totes les organitzacions reconegudes autoritzades i les seves funcions.

En tot cas, les autoritats esmentades en els articles 3 i 4.1 segueixen sent plenament responsables de la inspecció de les condicions de vida i de treball de la gent de mar en els vaixells espanyols.»

**Disposició final primera.** *Títol competencial.*

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

**Disposició final segona.** *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor, després de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», el 10 de novembre de 2020.

Madrid, 27 d'octubre de 2020.

FELIPE R.

El ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO