

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

20055 *Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro, polo que se aproba o Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois.*

O artigo 149.1.20 da Constitución atribúe ao Estado a competencia exclusiva sobre mariña mercante, materia cuxo contido é delimitado polo artigo 6 da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, que establece, nas alíneas c), d) e g) do seu número 1, que se considera mariña mercante a seguridade da navegación e da vida humana no mar, a seguridade marítima e a inspección técnica e operativa de buques, tripulacións e mercadorías.

Na Unión Europea, os criterios comúns para a harmonización dos procedementos de inspección aos buques mercantes que entren en portos comunitarios (o denominado tecnicamente control polo Estado reitor do porto) articuláronse ata agora pola Directiva 95/21/CE do Consello, do 19 de xuño, relativa ao control dos buques polo Estado do porto, e unha serie de directivas posteriores (a 98/25/CE, do Consello do 27 de abril, e a 2001/106/CE do Parlamento Europeo e do Consello, entre outras) que introduciron modificacións puntuais nela.

As devanditas normas comunitarias foron incorporadas ao ordenamento xurídico español mediante sucesivos reais decretos, o último dos cales é o Real decreto 91/2003, do 24 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento polo que se regulan as inspeccións a buques estranxeiros en portos españois.

Pois ben, a Directiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril, sobre o control dos buques polo Estado reitor do porto, cuxa transposición se verifica mediante este real decreto, supón a implantación dun novo sistema, xa que derroga a ata agora vixente Directiva 95/21/CE, do Consello, do 19 de xuño, relativa ao control dos buques polo Estado do porto, e introduce novidades de gran calado, que supoñen un cambio cualitativo no que atinxe aos criterios e á realización deste tipo de inspeccións.

O sistema de control de buques polo Estado reitor do porto debe aspirar a que todos os buques que fagan escala en portos comunitarios sexan inspeccionados; agora ben, as inspeccións deben ser máis frecuentes canto maior perfil de alto risco presenten os buques.

Ademais, preténdese conseguir que os distintos Estados membros contribúan de forma equitativa ao obxectivo comunitario dun sistema de inspección que intenta ser exhaustivo, isto é, que o volume de inspeccións sexa compartido de modo equitativo entre os Estados membros.

Por outra parte, considérase necesario afondar na harmonización dos criterios para a inmovilización de buques e, en xeral, das regras e procedementos de inspección, de tal maneira que se apliquen de modo homoxéneo en todos os portos, evitándose así que os buques elixan determinados portos, co fin de eludir un control rigoroso por parte das autoridades marítimas.

Preténdese, por último, endurecer os criterios de denegación de acceso aos portos comunitarios de buques que constitúan un risco manifesto para a seguridade marítima e para a integridade do medio mariño, podendo chegar a ser definitivo o feito de o navieiro non aplicar as medidas correctas pertinentes despois de sucesivas denegacións de acceso temporais.

Este real decreto incorpora ao ordenamento xurídico español a Directiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril, sobre o control dos buques polo Estado reitor do porto, e derroga o Real decreto 91/2003, do 24 de xaneiro.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, oído o Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 23 de decembro de 2010,

DISPOÑO:

Artigo único. *Aprobación do Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois.*

Apróbase o Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, nos termos que se insiren no anexo deste real decreto.

Disposición adicional primeira. *Actualización do anexo XII.*

O director xeral da Mariña Mercante actualizará periodicamente o formato do cartón a que se refire o número 4 do artigo 23 en relación co anexo XII do regulamento aprobado por este real decreto, engadindo os novos datos que resulten obrigatorios e modificando ou suprimindo aqueles que perdan a devandita condición, de conformidade coas normas aplicables.

Disposición adicional segunda. *Cooperación de servizos de sanidade exterior.*

O inspector do Estado reitor do porto poderá solicitar a cooperación dos servizos de sanidade exterior se considera que o buque inspeccionado non reúne as condicións adecuadas hixiénico-sanitarias e de saúde das persoas a bordo.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Queda derogado o Real decreto 91/2003, do 24 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia exclusiva que atribúe ao Estado o artigo 149.1.20.^ª da Constitución en materia de mariña mercante.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril, sobre o control dos buques polo Estado reitor do porto.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación normativa.*

Autorízase o ministro de Fomento para ditar as disposicións que resulten necesarias para o desenvolvemento e aplicación do Regulamento que aproba este real decreto. En especial, queda autorizado para actualizar permanentemente os contidos de formación dos inspectores en relación cos cambios que experimente o sistema de control do Estado reitor do porto aplicado na Unión Europea.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o 1 de xaneiro de 2011.

Dado en Madrid o 23 de decembro de 2010.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANEXO

Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois.Artigo 1. *Obxecto.*

Este regulamento ten por obxecto regular as inspeccións de buques estranxeiros en augas nas que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, co fin de reducir significativamente o número de buques que incumpran as normas mediante a aplicación das seguintes medidas:

- a) a existencia dun cumprimento rigoroso da normativa internacional e comunitaria sobre seguridade marítima, protección marítima, protección do medio mariño e condicións de vida e de traballo a bordo dos buques de calquera pavillón.
- b) o establecemento de criterios comúns para o control dos buques e a harmonización dos procedementos da súa inspección e inmovilización, aproveitando os coñecementos e a experiencia adquiridos no marco do Memorando de acordo de París.
- c) a aplicación dun sistema de control de buques baseado nas inspeccións realizadas na Unión Europea e na rexión do Memorando de acordo de París, en que todos os buques sexan inspeccionados cunha frecuencia e detalle acorde co seu perfil de risco.

Artigo 2. *Definicións.*

1. «Convenios»: os que se enumeran a continuación, xunto cos seus protocolos e emendas, e os correspondentes códigos de carácter obrigatorio, na súa versión vixente:

- a) o Convenio internacional sobre liñas de carga, de 1966 (LL 1966).
- b) o Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar, 1974 (SOLAS 74).
- c) o Convenio internacional para previr a contaminación polos buques, 1973 e o Protocolo de 1978 do devandito convenio (Marpol 73/78).
- d) o Convenio internacional sobre normas de formación, titulación e garda para a xente do mar, 1978 (STCW 78/95).
- e) o Convenio sobre o Regulamento internacional para previr as abordaxes, 1972 (Corleg 72).
- f) o Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Arqueo 1969).
- g) o Convenio sobre normas mínimas da mariña mercante, 1976 (OIT n.º 147).
- h) o Convenio internacional sobre responsabilidade civil por danos debidos á contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992).

2. «MA de París»: o Memorando de París para o control dos buques polo Estado reitor do porto, asinado en París o 26 de xaneiro de 1982, na súa versión vixente.

3. «Marco e procedementos para o plan voluntario de auditorías dos Estados membros da OMI»: a Resolución A.974(24) da Asemblea da OMI.

4. «rexión do MA de París»: a zona xeográfica na que os signatarios do MA de París realizan inspeccións no contexto do MA de París.

5. «buque»: todo navío destinado á navegación marítima ao cal lle sexa aplicable algún dos convenios e que enarbore pavillón distinto do pavillón español.

6. «interface buque/porto»: as interaccións que se producen cando un buque se ve afectado de xeito directo e inmediato por actividades que supoñen un movemento de persoas ou mercadorías ou a prestación de servizos portuarios ao buque ou desde el.

7. «buque en fondeadoiro»: un buque en porto ou en augas portuarias, pero non atracado, durante unha interface buque/porto.

8. «inspector»: unha persoa ao servizo da Administración pública ou calquera outra persoa, debidamente autorizada polo Ministerio de Fomento para levar a cabo as

inspeccións de control do Estado do reitor do porto, e responsable ante o devandito departamento.

9. «autoridade competente»: o Ministerio de Fomento a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante e das capitanías marítimas.

10. «horario nocturno»: o período de tempo que media entre as sete da tarde e as sete da mañá.

11. «inspección inicial»: unha visita a bordo do buque realizada por un inspector co fin de verificar que se cumpre o disposto nos convenios e normas aplicables, e que inclúe, polo menos, as comprobacións prescritas no artigo 13, número 1.

12. «inspección máis detallada»: toda inspección a fondo á que son sometidos o buque, o seu equipamento e tripulación en conxunto ou, se procede, partes destes nas circunstancias especificadas no artigo 13, número 2, incluíndo a estrutura e compartimentación do buque, equipamento, tripulación, condicións de vida e de traballo e cumprimento dos procedementos operativos do buque.

13. «inspección ampliada»: unha inspección, regulada no artigo 14, que comprende, como mínimo, os elementos relacionados no anexo VII. A inspección ampliada poderá incluír unha inspección máis detallada sempre que existan motivos fundados de conformidade co artigo 13, número 2.

14. «denuncia»: toda información ou datos presentados por calquera persoa ou organización que teña un interese lexítimo na seguridade do buque, en particular un interese nos riscos para a saúde e a seguridade da tripulación, as condicións de vida e de traballo a bordo e a prevención da contaminación.

15. «inmobilización»: a prohibición oficial de que un buque saia ao mar debido á comprobación de deficiencias que, illadamente ou en conxunto, determinen que o buque non estea en condicións de navegar.

16. «notificación de denegación de acceso»: toda resolución dirixida ao capitán dun buque, á empresa navieira e ao Estado de bandeira na que se lles notifica que se denega o acceso do buque a todos os portos e fondeadoiros da Unión Europea.

17. «detención dunha operación»: a prohibición oficial de que un buque continúe unha operación debido á comprobación de deficiencias que, illadamente ou en conxunto, fagan perigosa a continuación da dita operación.

18. «empresa navieira»: o propietario do buque ou calquera outra organización ou persoa, tales como o xestor naval ou o fretador a casco nu, á que o propietario encomendou a responsabilidade da explotación do buque e que, ao asumir a devandita responsabilidade, accedeu a facerse cargo das obrigas e responsabilidades estipuladas no Código internacional de xestión da seguridade (Código IGS).

19. «organización recoñecida»: unha sociedade de clasificación ou outro organismo privado que desempeñe tarefas estatutarias de inspección e certificación en nome da Administración dun Estado de bandeira.

20. «certificado estatutario»: un certificado expedido por un Estado de bandeira ou emitido no seu nome de conformidade cos convenios.

21. «certificado de clasificación»: un documento que confirme o cumprimento do capítulo II-1, parte A-1, regra 3-1, do Convenio SOLAS 74.

22. «base de datos de inspeccións»: o sistema de información que contribúe á aplicación do sistema de control do Estado reitor do porto dentro da Unión Europea e que inclúe os datos das inspeccións realizadas na Unión e na rexión do MA de París.

Artigo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este regulamento aplicarase a todo buque que faga escala nun porto ou fondeadoiro para realizar unha interface buque/porto e á súa tripulación. Consideraranse tamén inspeccións de buques as realizadas en augas marítimas españolas non portuarias.

2. Ningunha das disposicións do presente artigo afectará os dereitos de intervención que lle conceden ao Estado español os convenios internacionais subscritos por este.

3. Cando se trate de buques con arqueo bruto inferior a 500 toneladas, o Ministerio de Fomento aplicará as disposicións pertinentes do convenio aplicable e, cando non exista

convenio aplicable, o citado departamento tomará as medidas necesarias para garantir que os devanditos buques non entrañen un perigo notorio para a seguridade marítima, a saúde ou o medio mariño, servindo como pauta, para tal efecto, o anexo 1 do Memorando de acordo de París para o control dos buques polo Estado reitor do porto.

4. Cando se inspeccione un buque que enarbore pavillón dun Estado que non sexa parte dun convenio, o Ministerio de Fomento garantizará que non se dea ao citado buque nin á súa tripulación un trato máis favorable que o outorgado a un buque que enarbore pavillón dun Estado que sexa parte do devandito convenio.

5. Quedan excluídos do ámbito de aplicación deste regulamento os buques pesqueiros, buques de guerra, embarcacións auxiliares, buques de madeira de construción primitiva, buques de titularidade estatal utilizados con fins non comerciais e as embarcacións de recreo non dedicadas ao comercio.

Artigo 4. *Órganos de inspección.*

A autoridade competente en España para a inspección de buques é o Ministerio de Fomento, o cal a exercerá a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante e das capitanías marítimas, na súa calidade, estas últimas, de Administración marítima periférica.

Artigo 5. *Sistema de inspección e compromiso anual de inspección.*

1. O Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante e das capitanías marítimas, realizará as inspeccións de conformidade co sistema de selección descrito no artigo 12 e coas disposicións do anexo I.

2. Para cumprir co seu compromiso anual de inspección, o Ministerio de Fomento levará a cabo as seguintes actuacións:

a) Inspeccionará todos os buques que teñan asignado un índice de prioridade I, segundo o disposto no artigo 12, e que fagan escala en portos e fondeadoiros españois.

b) Realizará anualmente un número total de inspeccións dos buques que teñan asignados os índices de prioridade I e II segundo o disposto no citado artigo 12, equivalente, como mínimo, á cota que lle corresponde do número total de inspeccións que deben realizarse cada ano na zona do MA de París.

A cota de inspección para España será o resultado de dividir o número de buques que fagan escala en portos españois entre o número de buques que fagan escala nos portos dos restantes Estados membros da Unión Europea e da zona do MA de París, tendo en conta que a escala dun buque nun porto dun Estado se computa por unha soa vez, aínda que faga varias escalas posteriores noutros portos do devandito Estado.

3. Para calcular a cota do total de inspeccións que deben realizarse cada ano na Unión Europea e na zona do MA de París a que se refire o número 2. b) deste artigo non se computarán os buques en fondeadoiro, salvo que o Ministerio de Fomento decida outra cousa.

Artigo 6. *Regras para o cumprimento do compromiso de inspección.*

1. Aínda que o Ministerio de Fomento non realice as inspeccións exixidas no artigo 5.2 a) deste regulamento, considerarase que cumpre o seu compromiso, conforme o mencionado artigo 5, se as inspeccións non realizadas non exceden o 5% do número total de buques de perfil de risco alto con prioridade I ou ben o 10% do número total de buques que non sexan buques de perfil de risco alto e así mesmo cunha prioridade I, buques todos eles que fagan escala en portos ou fondeadoiros españois.

2. Sen prexuízo das porcentaxes indicadas no número anterior, o Ministerio de Fomento estará obrigado a dar prioridade á inspección daqueles buques que, segundo a información que conste na base de datos de inspeccións, non sexa frecuente que fagan escala en portos da Unión Europea.

3. Malia as porcentaxes indicadas no primeiro número, e en relación cos buques que teñan asignados uns índices de prioridade I que fagan escala en fondeadoiros, o Ministerio

de Fomento estará obrigado a dar prioridade á inspección daqueles buques de perfil de risco alto que, segundo a información da base de datos de inspeccións, non sexa frecuente que fagan escala en portos da Unión Europea.

Artigo 7. Regras para unha cota de inspección equilibrada na Unión Europea.

1. No suposto de que o número total de escalas de buques con prioridade I supere a cota de inspección asignada ao Ministerio de Fomento, segundo o disposto no artigo 5.2 b) deste regulamento, considerarase que o citado departamento cumpre o seu compromiso se realiza un número de inspeccións de buques con prioridade I que corresponda como mínimo á citada cota de inspección e o número de inspeccións non realizadas non supera o 30% do total dos buques con prioridade I que fixesen escala en portos e fondeadoiros españois.

2. No suposto de que o número total de escalas de buques con prioridade I ou II sexa inferior á cota de inspección asignada ao Ministerio de Fomento, segundo o disposto no artigo 5.2 b), considerarase que o citado departamento cumpre o seu compromiso se realiza o número de inspeccións de buques con prioridade I que exige o artigo 5. 2 a), e inspecciona como mínimo o 85% do total dos buques con prioridade II que fixesen escala en portos e fondeadoiros españois.

Artigo 8. Aprazamento das inspeccións e circunstancias excepcionais.

1. O Ministerio de Fomento poderá decidir aprazar a inspección dun buque con prioridade I cando concorra algunha das seguintes circunstancias:

a) Que a inspección poida realizarse na seguinte escala do buque noutro porto ou fondeadoiro español, sempre e cando o buque non faga escala, entremetres, noutros portos da Unión Europea ou da rexión do MA de París e o aprazamento exceda de 15 días.

b) Que a inspección poida realizarse noutro porto de escala dentro da Unión Europea ou da zona do MA de París dentro dos 15 días seguintes, sempre e cando o Estado en que estea situado ese porto de escala acceda previamente a realizar a inspección.

No caso de que unha inspección sexa aprazada polo Ministerio de Fomento conforme o disposto nas alíneas a) ou b) e rexistrada na base de datos de inspeccións, non se computará como unha inspección non realizada.

Porén, cando a inspección dun buque con prioridade I non se realice, o citado buque non estará exento de inspección no seguinte porto da Unión Europea en que faga escala.

2. Cando a inspección dun buque con prioridade I non sexa realizada polo Ministerio de Fomento por motivos operativos non se computará como inspección incumprida se se dá algunha das seguintes circunstancias excepcionais, sempre e cando o motivo do incumprimento se rexistre na base de datos de inspeccións:

a) Que, a criterio do Ministerio de Fomento, a realización da inspección tería suposto un risco para a seguridade dos inspectores, do buque, da súa tripulación ou do porto, ou para o medio mariño.

b) Que o buque faga escala no porto unicamente en horario nocturno. En todo caso, o Ministerio de Fomento tomará as medidas necesarias para garantir que os buques que fagan escala en portos españois sistematicamente en horario nocturno poidan ser inspeccionados segundo corresponda.

3. As inspeccións non realizadas de buques en fondeadoiros non se computarán como inspeccións incumpridas, cando concorra algunha das seguintes circunstancias:

a) Que o buque sexa inspeccionado noutro porto ou fondeadoiro da Unión Europea ou da zona do MA de París, de conformidade co anexo I, dentro dos 15 días seguintes.

b) Que o buque faga escala no porto unicamente en horario nocturno, ou durante un tempo demasiado curto para que a inspección poida realizarse satisfactoriamente, e o motivo polo que esta non se levou a cabo se rexistre na base de datos de inspeccións.

c) Que, a criterio do Ministerio de Fomento, a realización da inspección supoña un risco para a seguridade dos inspectores, do buque, da súa tripulación ou do porto, ou ben para o medio mariño, e o motivo polo que esta non se levou a cabo se rexistre na base de datos de inspeccións.

Artigo 9. *Notificación da chegada de buques.*

1. A empresa navieira, o consignatario ou o capitán dun buque que poida ser obxecto dunha inspección ampliada de acordo co disposto no artigo 14 e que se dirixa a un porto ou fondeadoiro español notificará a súa chegada de conformidade coas disposicións establecidas no anexo III.

2. Cando a autoridade portuaria ou o órgano portuario autonómico competente reciban a notificación indicada no número anterior e no artigo 4 do Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguridade e de información sobre o tráfico marítimo, transmitirán a dita información á Capitanía Marítima competente.

3. Para todas as comunicacións previstas neste artigo, utilizaranse medios electrónicos sempre que estean habilitados pola Administración.

4. Os procedementos e formatos elaborados polo Ministerio de Fomento para facer efectivo o disposto no anexo III deste regulamento axustaranse ás disposicións aplicables do Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguridade e de información sobre o tráfico marítimo.

Artigo 10. *Perfil de risco do buque.*

1. A cada un dos buques que faga escala nun porto ou fondeadoiro español asignaráselle na base de datos de inspeccións un perfil de risco que determinará a prioridade relativa que reviste a súa inspección, os intervalos entre inspeccións e o alcance destas.

2. O perfil de risco dun buque determinarase mediante unha combinación de parámetros de risco, xenéricos e históricos, como se indica a seguir:

a) Parámetros xenéricos.

Os parámetros xenéricos basearanse no tipo, a idade e o pavillón do buque, as organizacións recoñecidas que interveñen e o historial da empresa navieira, de conformidade co anexo I, parte I, sección 1, e co anexo II.

b) Parámetros históricos.

Os parámetros históricos basearanse no número de deficiencias e de inmovilizacións rexistradas durante un período dado, de conformidade co anexo I, parte I, sección 2, e co anexo II.

Artigo 11. *Frecuencia das inspeccións.*

Os buques que fagan escala en portos ou fondeadoiros situados na Unión Europea serán obxecto de inspeccións periódicas ou de inspeccións adicionais, conforme as regras seguintes:

a) Inspeccións periódicas: os buques serán obxecto de inspeccións periódicas polo Ministerio de Fomento en intervalos predeterminados en función do seu perfil de risco, de conformidade co anexo I, parte 1. O intervalo entre as inspeccións periódicas aumentará a medida que diminúa o risco. Para os buques de alto risco este intervalo non excederá de seis meses.

b) Inspeccións adicionais: serán realizadas, con independencia do tempo transcorrido desde a última inspección periódica, polo Ministerio de Fomento, que se asegurará de que

sexan inspeccionados os buques aos cales se apliquen os factores prioritarios enumerados no anexo I, parte II, sección A2 A, e decidirá, con base en criterios técnicos, se deben ser ou non inspeccionados os buques aos cales se apliquen os factores imprevistos enumerados no anexo I, parte II, sección 2 B.

Artigo 12. Selección dos buques para a súa inspección.

O Ministerio de Fomento seleccionará os buques para ser inspeccionados en función do seu perfil de risco, tal como se describe no anexo I, parte I, e cando xurdan factores prioritarios ou imprevistos de conformidade co anexo I, parte II, seccións A2 A e 2 B.

Para tal efecto seleccionará os buques que deberán someterse a unha inspección obrigatoria, aos cales se denominará «buques con prioridade I», de conformidade co sistema de selección que se describe no anexo I, parte II, sección A3 A e, así mesmo, poderá seleccionar outros buques susceptibles de inspección, aos cales se denominará «buques con prioridade II», de conformidade co sistema de selección que se describe no anexo I, parte II, sección 3 B.

Artigo 13. Inspeccións iniciais e inspeccións máis detalladas.

Os buques que sexan seleccionados para unha inspección de conformidade co disposto no artigo 12 serán obxecto dunha inspección inicial ou, de ser o caso, dunha inspección máis detallada.

1. A inspección inicial dun buque terá o seguinte contido mínimo:

a) Comprobación dos certificados e documentos enumerados no anexo IV que a normativa marítima da Unión Europea e os convenios en materia de seguridade e prevención da contaminación mariña obrigan a levar a bordo.

b) Verificación, de ser o caso, de se se rectificaron as deficiencias pendentes detectadas na anterior inspección realizada por un Estado membro da Unión Europea ou un Estado signatario do MA de París.

c) Comprobación de que as condicións xerais e de hixiene do buque, incluídos os seus espazos de aloxamento e a cámara de máquinas, sexan satisfactorias.

Cando, a raíz da inspección inicial, se rexistrasen na base de datos de inspeccións as deficiencias que deben repararse no seguinte porto en que o buque faga escala, a Administración marítima con competencia do dito porto poderá decidir non realizar as comprobacións indicadas nas alíneas a) e c) anteriores.

2. Cando, tras a inspección inicial, existan motivos fundados para estimar que as condicións do buque ou do seu equipamento ou tripulación incumpren substancialmente as prescricións aplicables dun convenio, levarase a cabo unha inspección máis detallada que incluírá a verificación do cumprimento dos requisitos operativos a bordo.

Existen motivos fundados cando o inspector encontre elementos de proba que, segundo o seu criterio profesional, xustifiquen que o buque, o seu equipamento ou a súa tripulación deban ser sometidos a unha inspección máis detallada.

A lista indicativa de motivos fundados recóllese no anexo V.

Artigo 14. Inspeccións ampliadas.

1. Poderán ser obxecto dunha inspección ampliada, de conformidade co anexo I, parte II, seccións A3 A e 3 B, as seguintes categorías de buques:

a) os buques cun perfil de risco alto,
b) os buques de pasaxeiros, petroleiros, quimiqueiros, gaseiros e graneleiros, de máis de 12 anos,

c) os buques que teñan un perfil de risco alto ou buques de pasaxeiros, petroleiros, quimiqueiros, gaseiros e graneleiros de máis de 12 anos, no caso de que se dean factores prioritarios ou imprevistos.

d) os buques suxeitos a nova inspección a raíz dunha notificación de denegación de acceso, ditada de conformidade co artigo 16.

2. O navieiro ou capitán dun buque que vaia ser obxecto de inspección ampliada reservará tempo abondo na planificación das operacións para que poida levarse a cabo aquela.

Sen prexuízo das medidas de control necesarias para garantir a protección marítima, o buque permanecerá en porto ata que a inspección finalice.

3. Cando reciba unha notificación previa dun buque que poida ser obxecto dunha inspección ampliada periódica, o Ministerio de Fomento, se decide non a levar a cabo, comunicarao o capitán do citado buque.

4. O alcance da inspección ampliada, incluídas as zonas de risco que deben cubrirse, figura no anexo VII.

Artigo 15. *Directrices e procedementos en materia de seguridade e protección marítima.*

1. Os inspectores seguirán os procedementos e directrices que se especifican no anexo VI.

2. O Ministerio de Fomento aplicará os procedementos correspondentes enunciados no anexo VI deste regulamento a todos os buques considerados no artigo 3 do Regulamento (CE) n.º 725/2004, do 31 de marzo, do Parlamento Europeo e do Consello, que fagan escala nos seus portos ou fondeadoiros a non ser que enarboren o pavillón español.

3. As disposicións do artigo 14 relativas ás inspeccións ampliadas aplicaranse aos transbordadores de carga rodada e ás naves de pasaxeiros de gran velocidade, definidas no artigo 2, letras a) e b), do Real decreto 1907/2000, do 24 de novembro, polo que se aproba o Regulamento de recoñecementos obrigatorios para garantir a seguridade da navegación de determinados buques de pasaxeiros.

4. Cando un buque fose obxecto de recoñecemento conforme os artigos 6 e 8 do Real decreto 1907/2000, do 24 de novembro, por un Estado de acollida que non sexa o do pavillón do buque, ese recoñecemento específico anotarase na base de datos de inspeccións, ben como unha inspección máis detallada ou ben como unha inspección ampliada, e terase en conta para os fins dos artigos 10, 11 e 12 deste regulamento, así como para o cálculo do cumprimento do compromiso de inspección do Ministerio de Fomento na medida en que se consideren os elementos mencionados no anexo VII deste regulamento.

5. Sen prexuízo de que se prohibe a navegación dun transbordador de carga rodada ou dunha nave de pasaxeiros de gran velocidade de conformidade co artigo 9 do Real decreto 1907/2000, do 24 de novembro, aplicaranse tamén os preceptos deste regulamento relativos á rectificación de deficiencias, á inmovilización e á denegación de acceso e ao seguimento das inspeccións, inmovilizacións e denegacións de acceso que resulten procedentes para tal suposto.

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

1. As capitanías marítimas, agás nos casos previstos no artigo 22.5, denegarán o acceso aos portos e fondeadoiros aos seguintes buques:

a) Aqueles que enarboren o pavillón dun Estado cuxo índice de inmovilizacións o sitúe na lista negra elaborada de acordo co MA de París sobre a base da información rexistrada na base de datos de inspeccións, e publicada anualmente pola Comisión, e fosen inmovilizados ou se lles prohibe a navegación de conformidade co Real decreto 1907/2000, 24 de novembro, en máis de dúas ocasións durante os 36 meses precedentes desde un porto ou fondeadoiro dun Estado membro da Unión Europea ou dun Estado parte do MA de París.

b) Aqueles que enarboren o pavillón dun Estado membro cuxo índice de inmovilizacións o sitúe na lista gris elaborada de conformidade co MA de París sobre a base da información

rexistrada na base de datos de inspeccións, e publicada anualmente pola Comisión, e fosen inmovilizados ou se lles prohibise a navegación de conformidade co Real decreto 1907/2000, do 24 de novembro, en máis de dúas ocasións no transcurso dos 24 meses precedentes desde un porto ou fondeadoiro dun Estado da Unión Europea ou dun Estado parte do MA de París.

A medida de denegación de acceso será aplicable desde o momento en que o buque abandone o porto ou fondeadoiro onde fose inmovilizado por terceira vez e no que se cursase unha notificación de denegación de acceso.

2. A medida mencionada no número anterior só poderá ser levantada unha vez transcorridos tres meses desde que foi ditada e coa condición de que se cumpran as condicións fixadas nos puntos 3 a 9 do anexo VIII. O dito prazo ampliarase a doce meses se o buque foi obxecto dunha segunda denegación de acceso.

3. Toda inmovilización posterior acordada nun porto ou fondeadoiro terá como consecuencia a denegación de acceso a todo porto e fondeadoiro situados na Unión Europea. Esta terceira denegación de acceso só se poderá levantar despois dun período de 24 meses e sempre que se cumpran os seguintes requisitos:

a) Que o buque enarbore o pavillón dun Estado cuxo índice de inmovilización non corresponde nin á lista negra nin á lista gris mencionadas no número 1.

b) Que o certificado estatutario e o certificado de clasificación do buque fosen expedidos por unha ou varias organizacións recoñecidas en virtude do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, sobre regras e normas comúns para as organizacións de inspección e recoñecemento de buques.

c) Que o buque sexa explotado por unha empresa navieira con alto grao de cumprimento segundo o disposto no anexo I, parte I, sección 1.

d) Que se cumpran as condicións dos puntos 3 a 9 do anexo VIII.

A denegación de acceso aos portos ou fondeadoiro situados na Unión Europea será definitiva para buques que non cumpran, despois dun período de 24 meses a partir da prohibición, os criterios enunciados no presente punto.

4. Toda inmovilización posterior acordada nun porto ou fondeadoiro da Unión Europea tras a terceira denegación de acceso terá por efecto a denegación permanente de acceso do buque a todo porto ou fondeadoiro comunitario.

5. Para os efectos do presente artigo, o Ministerio de Fomento cumprirá os procedementos que figuran no anexo VIII.

Artigo 17. *Entrega ao capitán do informe da inspección.*

1. Concluídas as actuacións inspectoras, o inspector elaborará un informe de inspección segundo o anexo IX e entregará unha copia deste ao capitán do buque, co cal se dará por concluída a inspección, salvo o disposto no número 2 seguinte.

2. Se no curso das actuacións inspectoras o inspector detectou deficiencias que, ao seu criterio, xustifican a retención do buque ou a detención da operación, debe pólo en coñecemento do capitán marítimo, quen, de asumir o criterio do inspector, ditará acordo de inmovilización do buque ou de detención da operación, segundo o disposto no artigo 19.2.

O inspector fará entrega ao capitán do buque do informe de inspección, acompañado, de ser o caso, do citado acordo. A inspección queda concluída coa dita entrega.

Artigo 18. *Denuncias.*

1. Cando o Ministerio de Fomento reciba unha denuncia levará a cabo as actuacións preliminares indispensables e durante o tempo imprescindible para dilucidar se está ou non fundada.

En caso afirmativo tomará as medidas que considere procedentes, dando audiencia a toda persoa ou entidade afectada pola denuncia.

De considerar a denuncia notoriamente infundada, comunicarao ao denunciante, así como as razóns polas cales chegou á dita conclusión.

2. Non deberá revelarse en ningún caso ao capitán nin ao propietario do buque a identidade do denunciante. O inspector garantirá a confidencialidade de todo interrogatorio que se faga aos membros da tripulación.

3. O Ministerio de Fomento notificará á Administración do Estado de bandeira as denuncias que non sexan notoriamente infundadas e as medidas de seguimento adoptadas, e enviará copia á Organización Internacional do Traballo (OIT) se procede.

Artigo 19. *Rectificación de deficiencias e inmovilización.*

1. Deberán rectificarse de acordo cos convenios e á satisfacción da capitanía marítima cantas deficiencias confirme ou manifeste a inspección.

2. Cando as deficiencias sexan manifestamente perigosas para a seguridade marítima, a saúde ou o medio mariño, o capitán marítimo procederá a inmovilizar o buque ou a deter a operación no curso da cal se observasen as deficiencias. Non se levantará a inmovilización nin a detención da operación ata que desapareza o perigo, ou ata que a citada autoridade decida que, baixo determinadas condicións, o buque pode saír ao mar ou continuar a operación interrompida sen risco para a seguridade marítima e a saúde dos pasaxeiros e tripulación nin para outros buques, e sen que iso supoña unha seria ameaza para a integridade do medio mariño.

3. Para formar unha opinión profesional sobre se un buque debe ou non ser inmovilizado, o inspector aplicará os criterios enunciados no anexo X.

4. Se a inspección revela que un buque non está equipado cun rexistrador de datos da travesía en correcto funcionamento, cando o uso do dito rexistrador sexa obrigatorio segundo o disposto no Real decreto 210/2004, a capitanía marítima competente procederá á súa inmovilización.

Se a devandita deficiencia non pode ser rectificada inmediatamente no porto en que se inmovilizou o buque, a capitanía marítima poderá ben autorizar o buque a dirixirse ao estaleiro máis próximo onde se poida rectificar tal deficiencia, ou ben requirir que esta se rectifique no prazo máximo de 30 días, segundo o previsto nas directrices do MA de París. Para tal efecto, aplicaranse os procedementos establecidos no artigo 22 deste regulamento.

5. En circunstancias excepcionais, cando o estado xeral dun buque incumpra notoriamente o exixido pola normativa de aplicación, a capitanía marítima poderá suspender a inspección do dito buque mentres os suxeitos responsables non tomen as medidas necesarias para garantir que o buque cumpra os requisitos pertinentes dos convenios.

6. Cando se acorde a inmovilización dun buque, o capitán marítimo competente informará inmediatamente, por escrito e incluíndo o informe de inspección, á Administración do Estado de bandeira ou, cando isto non sexa posible, ao cónsul ou, no seu defecto, á representación diplomática máis próxima do dito Estado, de todas as circunstancias polas cales se considerou necesario intervir. Tamén serán informados, cando proceda, os inspectores designados ou as organizacións recoñecidas responsables da expedición dos certificados de clasificación ou dos certificados regulamentarios de conformidade cos convenios.

7. O disposto neste regulamento entenderase sen prexuízo doutros requisitos contidos nos convenios sobre os procedementos de notificación e información relativos ao control polo Estado reitor do porto.

8. Cando a autoridade competente deba levar a cabo algunha actuación das previstas neste regulamento, deberá evitar, na medida do posible, que os buques sexan indebidamente inmovilizados ou atrasados.

No suposto de inmovilización ou atraso indebidos, o propietario ou o navieiro terán dereito a ser indemnizados polas perdas ou prexuízos sufridos, sempre que concorran os requisitos determinantes da responsabilidade patrimonial da Administración pública, segundo o disposto no capítulo I do título X da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

9. Para aliviar a conxestión nun porto, a capitanía marítima poderá autorizar o traslado dun buque cuxa inmovilización decretase a outro lugar do mesmo porto se iso pode facerse

sen pór en perigo a seguridade marítima. Non obstante, o risco de conxestión dun porto non poderá ser utilizado como argumento cando se decida unha inmovilización ou o levantamento dunha inmovilización.

As autoridades portuarias ou órganos portuarios autonómicos colaborarán coa capitanía marítima para facilitar a acollida de buques inmovilizados, e deberán ser informados, coa maior brevidade, cando se decreta a inmovilización dun buque.

Artigo 20. Procedemento especial sumario de retención de buques.

A inmovilización dun buque levarase a cabo seguindo o procedemento que a seguir se indica:

a) O capitán marítimo adoptará o acordo de iniciación do procedemento, indicando resumidamente os feitos e circunstancias en que se fundamenta a medida que se vai tomar, identificando os posibles responsables e facendo constar que é o órgano competente para resolver o expediente.

No dito acordo darase audiencia única ao interesado, comunicándolle o seu dereito a formular alegacións e a propor proba no prazo improrrogable de tres días, e acordarase a retención do buque como medida cautelar.

b) Se o capitán marítimo acorda, de oficio ou por instancia de parte, a apertura dun período de proba, practicarase a proba nun período máximo de cinco días.

c) Practicada a proba e se non se presentaron alegacións, ou se, presentadas estas, non se solicitou o recibimento a proba, o capitán marítimo ditará resolución, no prazo máximo de dous días, pola que acordará a retención con carácter definitivo ou ben levantará a medida preventiva da retención do buque.

Artigo 21. Recursos.

1. A resolución de inmovilización adoptada polo capitán marítimo, así como a da prohibición de acceso, previstas nos artigos 16 e 22, serán impugnables en alzada ante o director xeral da Mariña Mercante. O recurso non suspenderá a inmovilización, salvo o disposto no artigo 111.2 da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

2. O réxime de recursos será o previsto no capítulo II do título VII da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

A capitanía marítima informará o capitán do buque do dereito a recorrer a que se refire o número 1 deste artigo e do modo de exercelo.

A notificación do acto de inmovilización conterá a información prevista no artigo 58.2 da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

3. Cando, como consecuencia dun recurso interposto polo navieiro dun buque ou o seu representante, se revogue ou modifique unha inmovilización ou denegación de acceso, a Dirección Xeral da Mariña Mercante levará a cabo as actuacións necesarias para que a base de datos de inspeccións se actualice sen demora e garantirá a rectificación, dentro das 24 horas seguintes á súa decisión, da información publicada.

Artigo 22. Seguimento das inspeccións e inmovilizacións.

1. Cando as deficiencias mencionadas no artigo 19 non poidan corrírse no porto de inspección, a capitanía marítima poderá permitir que o buque se dirixa, sen demora inxustificada, ao estaleiro de reparacións máis próximo dispoñible, elixido conxuntamente polo capitán do buque e a capitanía marítima, sempre que se cumpran as condicións impostas ao respecto pola autoridade competente do Estado do pavillón do buque, e aceptadas pola Administración marítima española. Tales condicións deberán asegurar que o buque poida navegar sen risco para a seguridade e a saúde dos pasaxeiros e da tripulación, sen risco para outros buques e sen que resulte gravemente ameazada a integridade do medio mariño.

Cando a decisión de enviar un buque a un estaleiro de reparacións se deba a un incumprimento da Resolución A.744(18) da OMI, xa sexa con respecto á documentación

ou a fallos e deficiencias estruturais do buque, a capitanía marítima poderá exixir que as medicións de espesor necesarias se efectúen no porto onde tivo lugar a inmovilización, antes de permitir a saída do buque.

2. Cando se dean as circunstancias mencionadas no número 1, a capitanía marítima do porto en que se realizou a inspección notificará todas as condicións da viaxe á autoridade competente do Estado en que estea situado o estaleiro de reparacións, ás partes mencionadas no número 6 do artigo 19, e a calquera outra autoridade, se procede.

A autoridade competente do Estado membro que reciba a notificación informará das medidas adoptadas ao órgano que remitiu a información.

3. As capitanías marítimas denegaranlles o acceso aos portos españois aos buques a que se refire o número 1, sempre que saian ao mar sen cumpriren as condicións impostas por calquera dos Estados membros no porto de inspección ou que incumplan os requisitos aplicables dos convenios ao non se presentar no estaleiro indicado, ata que o propietario acredite, á satisfacción da Administración marítima española, que o buque cumpre plenamente os requisitos aplicables dos convenios.

4. Cando os buques mencionados saian ao mar sen cumpriren as condicións impostas pola capitanía marítima, esta alertará inmediatamente as autoridades competentes de todos os demais Estados membros. Cando os buques de referencia saian ao mar incumprindo a obriga de se presentaren no estaleiro indicado, a autoridade competente do Estado membro onde radique este alertará inmediatamente as autoridades competentes de todos os demais Estados membros.

Se o estaleiro radica nun país non comunitario, será o Estado membro que permitiu ao buque dirixirse ao dito estaleiro o que notifique o incumprimento aos restantes Estados membros.

Antes de denegar a entrada, a Administración marítima española poderá evacuar consultas coa Administración do pavillón do buque de que se trate.

5. Non obstante o disposto no número 3, a capitanía marítima poderá permitir o acceso a un porto determinado en caso de forza maior, consideracións prioritarias de seguridade, ou para reducir ou minimizar o risco de contaminación ou reparar as deficiencias, sempre que o propietario, o navieiro ou o capitán do buque aplicasen as medidas adecuadas, á satisfacción da capitanía marítima, para garantir a entrada segura do buque.

Artigo 23. *Perfil profesional dos inspectores.*

1. As inspeccións serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumpran os criterios de cualificación indicados no anexo XI e estean habilitados polo Ministerio de Fomento para efectuaren inspeccións de control de buques polo Estado reitor do porto.

2. Excepcionalmente, naqueles casos en que Administración marítima non dispoña de inspectores cos coñecementos profesionais adecuados, o persoal adscrito a ela que leve a cabo as tarefas de inspección poderá estar asistido por calquera persoa cos coñecementos profesionais necesarios.

3. A Administración marítima, os inspectores e as persoas que os asistan non poderán ter interese comercial ningún nos portos nin nos buques en que efectúen inspeccións. Así mesmo, os inspectores non poderán estar empregados en organizacións non gobernamentais que expidan certificados estatutarios ou de clasificación, ou que realicen os recoñecementos necesarios para a expedición dos ditos certificados aos buques.

4. Os inspectores serán portadores dun documento persoal en forma de tarxeta de identidade expedida polo Ministerio de Fomento co contido do anexo XII.

5. Os inspectores deberán cumprir os requisitos profesionais de cualificación indicados no anexo XI tanto con carácter previo á súa habilitación como posteriormente, mediante o sistema harmonizado para a formación e avaliación de competencias dos inspectores que a Comisión elaborará e aplicará en colaboración cos Estados membros da Unión Europea.

Artigo 24. *Informes dos prácticos e das autoridades portuarias.*

1. Cando os prácticos, no exercicio das súas funcións, observen deficiencias que poidan comprometer a navegación segura de calquera buque ou que poidan crear un risco de danos para o medio mariño, informarán inmediatamente a Dirección Xeral da Mariña Mercante, a través da capitanía marítima competente.

2. Cando a autoridade portuaria ou o órgano correspondente da Administración autonómica observen que un buque que se encontre no seu porto presenta deficiencias que poidan afectar a seguridade do buque ou constitúan un risco grave de danos para o medio mariño, informarán inmediatamente a Dirección Xeral da Mariña Mercante, a través da capitanía marítima competente.

3. A información a que se refiren os números anteriores será subministrada en formato electrónico sempre que sexa posible e terá o seguinte contido mínimo:

- a) Datos do buque (nome, número de identificación OMI, indicativo de chamada e pavillón).
- b) Información sobre a navegación do buque (último porto de escala e porto de destino).
- c) Descrición das anomalías encontradas a bordo.

4. A Dirección Xeral da Mariña Mercante levará a cabo o seguimento dos buques sobre os cales se comunicasen deficiencias e rexistrará os datos correspondentes ás medidas que, se é o caso, se adoptasen.

Artigo 25. *Base de datos de inspeccións.*

1. O Ministerio de Fomento asegurárase de que se transmita o antes posible a información relativa á hora de chegada real e a hora de partida real de calquera buque que faga escala en portos ou fondeadoiros españois -xunto cos datos identificativos do porto-, á base de datos de inspeccións dependente da Comisión da Unión Europea a través do sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet» mencionado no artigo 3, letra s), da Directiva 2002/59/CE. Unha vez transferida a devandita información a través de SafeSeaNet á base de datos de inspeccións, a Dirección Xeral da Mariña Mercante quedará exenta da subministración dos datos previstos nos números 1.2 e 2, letras a) e b), do anexo XV deste regulamento.

2. O citado centro directivo transmitirá a relacionada con inspeccións levadas a cabo de conformidade con este regulamento á base de datos de inspeccións tan pronto como se elabore o informe de inspección ou se levante a inmovilización, debendo validar a devandita información nun prazo máximo de 72 horas, para os efectos da súa publicación.

Artigo 26. *Intercambio de información e cooperación.*

Estableceranse mecanismos de cooperación entre a Dirección Xeral da Mariña Mercante, as autoridades portuarias, os órganos correspondentes da Administración autonómica e calquera outro organismo e empresa implicados, co fin de asegurar que a Dirección Xeral da Mariña Mercante obteña a información que se precisa nas alíneas seguintes:

- a) información notificada de conformidade co artigo 9 e o anexo III.
- b) información sobre os buques que non notificasen todos os datos que se requiren neste regulamento, no Real decreto 1381/2002, do 20 de decembro, sobre instalacións portuarias de recepción de refugallo xerados polos buques e residuos de carga, no Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo, así como no Regulamento (CE) n.º 725/2004, se procede.

c) información sobre os buques que saísen ao mar sen teren cumprido as disposicións dos artigos 7 ou 10 do Real decreto 1381/2002, do 20 de decembro, sobre instalacións portuarias de recepción de refugallos xerados polos buques e residuos de carga.

d) información sobre os buques aos cales se denegase o acceso ao porto ou aos que fosen expulsados deste por motivos de protección marítima.

e) información sobre deficiencias observadas en aplicación do artigo 24.

Artigo 27. Reembolso dos custos.

1. De conformidade co disposto no número 13 do artigo 120 da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, na súa redacción dada pola Lei 14/2000, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, cando as inspeccións efectuadas a buques mercantes españois ou estranxeiros confirmen ou revelen deficiencias que teñan como consecuencia a medida de policía administrativa de inmovilización do buque, imporase como sanción accesoria á multa o pagamento de todos os custos de inspección. O custo da hora de inspección é o determinado pola Orde do ministro de Fomento do 21 de decembro de 2001.

Non se levantará a inmovilización ata que os custos se pagasen na súa totalidade ou ben se prestase garantía suficiente.

2. Con fundamento no artigo 112 da Lei 27/1992, do 24 de novembro, todos os custos derivados de inspeccións que dean lugar á denegación de acceso dun buque a un porto ou ben á inmovilización dun buque en porto correrán a cargo do propietario ou do explotador do buque.

Artigo 28. Datos que deberán subministrarse para o seguimento da aplicación deste regulamento.

A Dirección Xeral da Mariña Mercante é o órgano competente para subministrar á Comisión a información enumerada no anexo XV coa frecuencia indicada neste. Así mesmo, é o órgano encargado de facer públicos os datos enumerados no anexo XIV relativos aos buques que, durante o mes anterior, fosen inmovilizados nos portos españois ou cuxo acceso lles fose denegado.

Artigo 29. Infraccións e sancións.

1. O incumprimento do previsto neste regulamento poderá dar lugar á existencia de responsabilidades administrativas de acordo co disposto no capítulo III do título IV da Lei 27/92, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, e na Lei 33/2010, do 5 de agosto, de modificación da Lei 48/2003, do 26 de novembro.

2. Unha vez incoado o procedemento sancionador, o órgano competente pronunciarase de inmediato sobre a necesidade de adoptar a medida provisional de inmovilización do buque, coa finalidade de asegurar a eficacia da resolución que poida recaer, mentres non se constituía aval ou garantía suficiente a xuízo do dito órgano, conforme o artigo 15 do Regulamento do procedemento para o exercicio da potestade sancionadora, aprobado polo Real decreto 1398/1993, do 4 de agosto, en relación co artigo 4 do anexo II do Real decreto 1772/1994, do 5 de agosto, polo que se adecuan determinados procedementos administrativos en materia de transportes e estradas á Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Non se levantará a inmovilización mentres non se satisfaga a sanción ou se preste garantía suficiente.

ANEXO I

Elementos do sistema comunitario de inspección polo Estado reitor do porto (aos que se refire o artigo 5)

O sistema comunitario de inspección polo Estado reitor do porto comprenderá os elementos seguintes:

I. Perfil de risco do buque.

O perfil de risco do buque determínase mediante unha combinación dos seguintes parámetros xenéricos e históricos:

1. Parámetros xenéricos.

a) Tipo de buque.

Considéranse de maior risco os buques de pasaxeiros, buques tanque petroleiros ou quimiqueiros, gaseiros e graneleiros.

b) Idade do buque.

Considérase que os buques con máis de 12 anos de antigüidade presentan maior risco.

c) Historial do Estado de bandeira.

i) Considérase que presentan maior risco os buques que enarboren o pavillón dun Estado cun alto índice de inmovilizacións na Unión Europea e a zona do MA de París.

ii) Considérase que presentan menor risco os buques que enarboren o pavillón dun Estado cun baixo índice de inmovilizacións na Unión Europea e a zona do MA de París.

iii) Considérase que presentan menor risco os buques que enarboren o pavillón dun Estado en que se concluíse unha auditoría e, de ser o caso, un plan de medidas correctoras de conformidade co marco e procedementos para o plan voluntario de auditorías dos Estados membros da OMI. Tan pronto como se adopten as medidas a que se fai referencia no artigo 10, número 3, da Directiva 2009/16/CE, os Estados de bandeira dos devanditos buques deberán demostrar que cumpren o Código para a implantación dos instrumentos obrigatorios da OMI.

d) Organizacións recoñecidas.

i) Considérase que presentan maior risco os buques cuxos certificados fosen expedidos por organizacións recoñecidas con rendementos baixos ou moi baixos no que respecta aos seus índices de inmovilización na Unión Europea e a zona do MA de París.

ii) Considérase que presentan menor risco os buques cuxos certificados fosen expedidos por organizacións recoñecidas cun rendemento alto en relación cos seus índices de inmovilización na Unión Europea e a zona do MA de París.

iii) Considérase que presentan menor risco os buques provistos de certificados expedidos por organizacións recoñecidas en virtude do Regulamento (CE) n.º 391/2009.

e) Historial da empresa navieira.

i) Considérase que presentan maior risco os buques de navieiras que teñan un historial malo ou moi malo, determinado polos índices de deficiencias e inmovilizacións dos seus buques na Unión Europea e a zona do MA de París.

ii) Considérase que presentan menor risco os buques de compañías que teñan un rendemento alto, determinado polos índices de deficiencias e inmovilizacións dos seus buques na Unión Europea e a zona do MA de París.

2. Parámetros históricos.

i) Considérase que presentan maior risco os buques que fosen inmovilizados máis dunha vez.

ii) Considérase que presentan menor risco os buques que, durante as inspeccións realizadas no período mencionado no anexo II, presentasen un número de deficiencias menor que o indicado no anexo II.

iii) Considérase que presentan menor risco os buques que non fosen inmovilizados durante o período indicado no anexo II.

Os parámetros de risco combinaranse aplicando unha ponderación que reflita a influencia relativa de cada parámetro no risco global do buque para establecer os seguintes perfís de risco dos buques:

- alto risco,
- risco normal,
- baixo risco.

Na determinación destes perfís de risco, darase maior peso aos parámetros relativos ao tipo de buque, ao historial do Estado de bandeira, as organizacións recoñecidas e as compañías.

II. Inspección de buques.

1. Inspeccións periódicas.

As inspeccións periódicas realizaranse a intervalos predeterminados. A súa frecuencia estará determinada polo perfil de risco do buque. O intervalo entre inspeccións periódicas de buques de alto risco non excederá de seis meses. O intervalo entre as inspeccións periódicas de buques doutros perfís de risco incrementárase a medida que diminúa o risco.

A Dirección Xeral da Mariña Mercante inspeccionará periodicamente os buques que se especifican a seguir:

- todo buque cun perfil de risco alto que non fose inspeccionado nun porto ou fondeadoiro da Unión Europea ou da rexión do MA de París nos últimos seis meses. Os buques de alto risco poderán ser inspeccionados a partir do quinto mes,
- todo buque cun perfil de risco normal que non fose inspeccionado nun porto ou fondeadoiro da Unión Europea ou da zona do MA de París nos últimos 12 meses. Os buques de risco normal poderán ser inspeccionados a partir do décimo mes,
- todo buque cun perfil de risco baixo que non fose inspeccionado nun porto ou fondeadoiro da Unión Europea ou da zona do MA de París nos últimos 36 meses. Os buques de baixo risco poderán ser inspeccionados a partir do vixésimo cuarto mes.

2. Inspeccións adicionais.

Serán sometidos a inspección, con independencia do tempo transcorrido desde a última inspección periódica, os buques aos cales se apliquen os seguintes factores prioritarios. Non obstante, quedará ao criterio profesional do inspector a necesidade de levar a cabo unha inspección adicional sobre a base de factores imprevistos.

2A. Factores prioritarios.

Os buques aos cales se apliquen os seguintes factores prioritarios serán inspeccionados con independencia do tempo transcorrido desde a última inspección periódica:

- Os buques obxecto de suspensión ou retirada de clase por razóns de seguridade desde a última inspección realizada na Unión Europea ou a zona do MA de París.
- Os buques obxecto dun informe ou notificación por parte doutro Estado membro.

- Os buques que non se poidan identificar na base de datos de inspeccións.
- Os buques que:
 - a) se visen envoltos nunha abordaxe ou varada ou encallasen cando se dirixían ao porto,
 - b) fosen acusados de incumprir presuntamente as disposicións vixentes en materia de descarga de substancias ou efluentes perigosos,
 - c) manobrasen de forma errática ou insegura, sen aplicaren as medidas de ordenación do tráfico marítimo aprobadas pola OMI ou outras prácticas de navegación seguras.

2B. Factores imprevistos.

Os buques aos cales se apliquen os seguintes factores imprevistos poderán ser inspeccionados con independencia do período transcorrido desde a última inspección periódica. A decisión de realizar tal inspección adicional quedará ao criterio profesional da autoridade competente:

- Buques que incumprisen a versión aplicable da Recomendación da OMI sobre a navegación nos pasos de entrada ao mar Báltico.
- Os buques que leven certificados expedidos por unha organización que no seu momento foi organización recoñecida, pero cuxo recoñecemento foi retirado despois da última inspección realizada na Unión Europea ou a zona do MA de París.
- Os buques en relación cos cales o práctico ou as autoridades ou organismos portuarios notificasen anomalías aparentes que poidan supoñer unha mingua da seguridade da súa navegación ou unha ameaza para o ambiente, conforme o artigo 24 deste regulamento.
- Os buques que incumprisen as prescricións aplicables en materia de notificación mencionadas no artigo 9 deste regulamento, no Real decreto 1381/2002, no RD 210/2004 e, se procede, no Regulamento (CE) n.º 725/2004.
- Os buques que fosen obxecto dun informe ou denuncia por parte do capitán, un membro da tripulación ou calquera persoa ou entidade con interese lexítimo nos aspectos de seguridade relacionados co seu funcionamento, as condicións de vida e traballo a bordo ou a prevención da contaminación, a menos que a Dirección Xeral da Mariña Mercante considere manifestamente infundados os devanditos informes ou denuncias.
- Os buques que fosen obxecto dunha inmovilización hai máis de tres meses.
- Os buques sobre os cales se notificasen deficiencias pendentes, agás aqueles cuxas deficiencias tiñan que rectificarse dentro dos catorce días seguintes á súa partida, e agás aquelas deficiencias que debían rectificarse antes da súa partida.
- Os buques sobre os cales se notificasen problemas relativos á carga, en particular se se trata de cargas nocivas e perigosas.
- Os buques que fosen utilizados con perigo para as persoas, os bens ou o ambiente.
- Os buques cuxos parámetros de risco, segundo informacións recibidas dunha fonte fiable, difiren dos declarados, e cuxo nivel de risco sexa, polo tanto, superior.

3. Sistema de selección.

3A. Los buques con prioridade I serán inspeccionados como segue:

- a) realizaranse inspeccións ampliadas de:
 - todo buque con perfil de risco alto que non fose inspeccionado nos últimos seis meses,
 - todo buque de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos que teña un perfil de risco normal e que non fose inspeccionado nos últimos 12 meses;

b) realizarase unha inspección inicial ou, se ten lugar, unha inspección máis detallada de:

– todo buque que non sexa de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos que teña un perfil de risco normal e que non fose inspeccionado nos últimos 12 meses;

c) cando se presenten factores prioritarios:

– realizarase unha inspección máis detallada ou unha inspección ampliada, segundo decida o inspector conforme o seu criterio profesional, de todo buque que teña un perfil de risco alto e de todo buque de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos,

– realizaranse inspeccións máis detalladas de todos os demais buques que non sexan de pasaxeiros, petroleiros, quimiqueiros, gaseiros e graneleiros de máis de 12 anos.

3B. Cando a autoridade competente decida inspeccionar un buque con prioridade II, serán de aplicación as disposicións seguintes:

a) realizarase unha inspección ampliada de:

– todo buque que teña un perfil de risco alto e que non fose inspeccionado nos últimos cinco meses,

– todo buque de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos que teña un perfil de risco normal e que non fosen inspeccionados nos últimos dez meses, e

– todo buque de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos que teña un perfil de risco baixo e que non fosen inspeccionados nos últimos 24 meses;

b) realizarase unha inspección inicial ou unha inspección máis detallada, segundo corresponda, de:

– todo buque que non sexa de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos que teña un perfil de risco normal e que non fose inspeccionado nos últimos dez meses, ou

– todo buque que non sexa de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos que teña un perfil de risco baixo e que non fose inspeccionado nos últimos 24 meses;

c) cando se presenten factores imprevistos:

– realizarase unha inspección máis detallada ou unha inspección ampliada, segundo decida o inspector conforme o seu criterio profesional, de calquera buque que teña un perfil de risco alto e de calquera buque de pasaxeiros, petroleiro, quimiqueiro, gaseiro e graneleiro de máis de 12 anos,

– realizaranse inspeccións máis detalladas de todos os demais buques que non sexan de pasaxeiros, petroleiros, quimiqueiros, gaseiros e graneleiros de máis de 12 anos.

ANEXO II

Determinación do perfil de risco do buque (ao que se refire o artigo 10, número 2)

Parámetros xenéricos		Perfil					
		Buque de risco alto (BRA)	Buque de risco normal (BRN)	Buque de risco baixo (BRB)			
Parámetros xenéricos		Criterios	Puntos de ponderación	Criterios	Criterios		
1	Tipo de buque	Quimiqueiro Gaseiro Petroleiro Graneleiro De pasaxeiros	2	Buque de risco nin alto nin baixo	Todos os tipos		
2	Idade do buque	todos os tipos >12 anos	1		Todas as idades		
3a	Pavillón	Lista NGB	Negra - RMA, RA, RM a RA		2	Branca	
			Negra - RM		1		
3b		Auditoría da OMI	-		-	Si	
4a	Organización recoñecida	Historial	A		-	-	Alto
			M		-	-	-
			B		Baixo	1	-
			MB		Moi baixo	-	-
4b		Recoñecida pola UE	-		-	Si	
5	Navieira	Historial	A	-	-	Alto	
			M	-	-	-	
			B	Baixo	2	-	
			MB	Moi baixo	-	-	
Parámetros históricos							
6	Número de deficiencias rexistradas en cada inspección nos 36 meses anteriores	Deficiencias	Non susceptible de inspección	-	<5 (e polo menos unha inspección efectuada nos 36 meses anteriores)		
7	Número de inmovilizacións nos 36 meses anteriores	Inmovilizacións	>2 inmovilizacións	1	Ningunha inmovilización		

Os BRA son os buques que cumpren criterios ata un valor total de 5 ou máis puntos de ponderación. BRB son os buques que cumpren todos os criterios dos parámetros de risco baixo.

BRN son os buques que son nin BRA nin BRB.

ANEXO III

Notificación (á que se refire o artigo 9, número 1)

Información que se facilitará segundo o disposto no artigo 9, número 1.

A información que se especifica seguidamente presentarase á autoridade portuaria ou órgano portuario autonómico competente ou á autoridade ou organismo designado para tal efecto, polo menos, con tres días de antelación respecto da data de chegada ao porto

prevista ou antes de abandonar o porto ou estación marítima no caso de que se prevexa que a viaxe vaia durar menos de tres días.

- a) identificación do buque (nome, distintivo de chamada, número OMI de identificación ou número MMSI);
- b) duración prevista da escala;
- c) no caso dos buques tanque:
 - i) configuración: casco único, casco único con tanques de lastre separado, dobre casco,
 - ii) condicións dos tanques de carga e de lastre: cheos, baleiros, inertizados,
 - iii) volume e natureza da carga;
- d) operacións previstas no porto ou estación marítima de destino (carga, descarga, outras);
- e) recoñecementos e inspeccións obrigatorias previstas e traballos importantes de mantemento e reparación que deban efectuarse durante a estancia no porto de destino;
- f) data da última inspección ampliada na zona do MA de París.

ANEXO IV

Lista de certificados e documentos (á que se refire o artigo 13, número 1)

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. Certificado de seguridade para buque de pasaxeiros.
 - Certificado de seguridade de construción para buque de carga.
 - Certificado de seguridade do equipamento para buque de carga.
 - Certificado de seguridade radiofónica para buque de carga.
 - Certificado de exención, incluído a lista de cargas, segundo proceda.
 - Certificado de seguridade para buque de carga.
3. Certificado internacional de protección do buque (CPIB).
4. Rexistro sinóptico continuo.
5. Certificado internacional de aptitude para o transporte de gases licuados a granel.
 - Certificado de aptitude para o transporte de gases licuados a granel.
6. Certificado internacional de aptitude para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.
 - Certificado de aptitude para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.
7. Certificado internacional de prevención da contaminación por hidrocarburos.
8. Certificado internacional de prevención da contaminación para o transporte de substancias nocivas líquidas a granel.
9. Certificado internacional de bordo libre (1966).
 - Certificado internacional de exención de bordo libre.
10. Libro rexistro de hidrocarburos, partes I e II.
11. Libro rexistro de carga.
12. Documento de tripulación mínima de seguridade.
13. Certificados ou calquera outro documento requirido conforme as disposicións do STCW 78/95.
14. Certificados médicos (véxase o Convenio n.º 73 da OIT sobre revisións médicas da xente de mar).

15. Cadro indicativo da organización do traballo a bordo (Convenio n.º 180 da OIT e STCW 78/95).
16. Rexistros das horas de traballo e descanso da xente de mar (Convenio n.º 180 da OIT).
17. Información sobre a estabilidade.
18. Copia do documento de cumprimento e do certificado de xestión da seguridade expedidos conforme o Código internacional de xestión da seguridade operacional do buque e a prevención da contaminación (SOLAS 74, capítulo IX).
19. Certificados respecto á resistencia do casco e ao estado da maquinaria expedidos pola organización recoñecida de que se trate (só se exixirán cando o buque continúe tendo unha cota de clasificación nunha organización recoñecida).
20. Documento demostrativo do cumprimento das prescricións especiais aplicables aos buques que transportan mercadorías perigosas.
21. Certificado de seguridade para nave de gran velocidade e permiso de explotación para nave de gran velocidade.
22. Declaración ou lista especial de mercadorías perigosas, ou plano pomenorizado de estiba.
23. Diario do buque no que se rexistrasen os ensaios e exercicios, incluídos exercicios de protección, e libro de rexistro da inspección e mantemento dos dispositivos e medios de salvamento e de loita contra incendios.
24. Certificado de seguridade para buque con fins especiais.
25. Certificado de seguridade para unidade móbil de perforación mar para dentro.
26. No caso de petroleiros, rexistro do sistema de vixilancia e control das descargas de hidrocarburos da última viaxe en lastre.
27. Cadro orgánico, plan de control de incendios e, no caso de buques de pasaxeiros, plan de contención de avarías.
28. Plan de emerxencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.
29. Arquivo de informes sobre recoñecementos (no caso de graneleiros ou petroleiros).
30. Informes de anteriores inspeccións de control polo Estado reitor do porto.
31. No caso dos buques de pasaxeiros de transbordo rodado, información sobre a relación A/A-max.
32. Documento de autorización para transporte de gran.
33. Manual de suxeición da carga.
34. Plan de xestión de lixos e libro rexistro de lixos.
35. Sistema de apoio para a toma de decisións dos capitáns de buques de pasaxeiros.
36. No caso dos buques de pasaxeiros que operan en rutas fixas, plan de cooperación SAR.
37. Lista das limitacións operacionais dos buques de pasaxeiros.
38. Caderno do graneleiro.
39. No caso de graneleiros, plan de carga e descarga.
40. Certificado de seguro ou calquera outra garantía financeira en materia de responsabilidade civil por danos debidos á contaminación por hidrocarburos (Convenio internacional sobre responsabilidade civil por danos debidos á contaminación por hidrocarburos, 1992).
41. Certificado prescrito pola Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos propietarios de buques para as reclamacións de dereito marítimo.
42. Certificado prescrito polo Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, sobre a responsabilidade dos transportistas de pasaxeiros por mar en caso de accidente.
43. Certificado internacional de prevención da contaminación atmosférica.
44. Certificado internacional de redución da contaminación por augas residuais.

ANEXO V

Exemplos de «motivos fundados» (aos que se refire o artigo 13, número 2)

A. Exemplos de «motivos fundados» para levar a cabo unha inspección máis detallada:

- 1) Buques recollidos no anexo I, parte II, seccións 2 A e 2 B.
- 2) Non se levou adecuadamente o libro rexistro de hidrocarburos.
- 3) Observáronse inexactitudes durante o exame dos certificados e demais documentación.
- 4) Existen indicios de que os membros da tripulación non poden cumprir os requisitos relativos á comunicación a bordo establecidos no artigo 18 da Directiva 2008/106/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de novembro de 2008, relativa ao nivel mínimo de formación nas profesións marítimas.
- 5) Un título obtívose de forma fraudulenta ou o posuidor dun título non é a persoa á que este foi expedido orixinalmente.
- 6) O buque ten un capitán, oficial ou mariñeiro en posesión dun título expedido por un país que non ratificou o STCW 78/95.
- 7) Hai probas de que as operacións de carga e outras non se levan a cabo de xeito seguro ou de acordo coas orientacións da OMI, por exemplo, cando o contido de oxíxeno no colector do gas inerte subministrado aos tanques de carga está por enriba do nivel máximo prescrito.
- 8) O capitán dun petroleiro non pode presentar o rexistro do dispositivo de vixilancia e control de descargas de hidrocarburos para a última viaxe en lastre.
- 9) Non existe un cadro orgánico actualizado da tripulación ou hai tripulantes que non coñecen as súas obrigas en caso de incendio ou abandono do buque.
- 10) Emitiuse unha falsa alerta de socorro non seguida dos adecuados procedementos de anulación.
- 11) Non se encontran a bordo algún equipamento esencial ou dispositivo que se prescriben nos convenios.
- 12) As condicións a bordo resultan excesivamente insalubres.
- 13) Da impresión xeral ou das observacións do inspector despréndense indicios de que existen deterioracións ou deficiencias graves no casco ou a estrutura que poden representar un risco para a integridade estrutural, a estanquidade ou a integridade á intemperie do buque.
- 14) Hai información ou probas de que o capitán ou a tripulación non están familiarizados coas operacións esenciais de a bordo relativas á seguridade do buque ou a prevención da contaminación, ou de que tales operacións non se efectuaron.
- 15) Ausencia dun cadro no que figure a organización do traballo a bordo e de rexistros das horas diarias de traballo ou de descanso da xente de mar.

B. Exemplos de motivos fundados para o control de buques no referente aos aspectos de protección.

1. Durante a inspección inicial do control pola autoridade competente, o inspector pode apreciar a existencia de motivos fundados que xustifiquen a adopción de medidas de control adicionais en relación coa protección se concorren as seguintes circunstancias:

- 1.1 o certificado internacional de protección do buque non é válido ou expirou;
- 1.2 o buque encóntrase nun nivel de protección inferior ao do porto;
- 1.3 non se realizaron as prácticas de protección do buque;
- 1.4 están incompletos os rexistros correspondentes ás últimas interfaces buque-porto ou buque-buque;
- 1.5 existen probas ou observouse que non poden comunicarse entre si membros clave da tripulación do buque;

1.6 evidencias obtidas por observación que revelan deficiencias graves no dispositivo de protección;

1.7 información de terceiros, como un informe ou unha denuncia relativos á protección.

1.8 o buque leva un segundo certificado internacional de protección do buque provisional expedido consecutivamente ao inicial e, segundo o criterio profesional do inspector, un dos obxectivos do buque ao solicitar tal certificado foi eludir o pleno cumprimento do capítulo XI-2 do Convenio SOLAS 74 e da parte A do Código PBIB unha vez transcurrido o período de validez do certificado inicial. A parte A do Código PBIB especifica as circunstancias en que pode expedirse un certificado provisional.

2. Se se determina a existencia de motivos fundados, segundo o anteriormente descrito, o inspector informará de inmediato a autoridade de protección competente (salvo se o inspector é tamén un oficial de protección debidamente autorizado). A autoridade de protección competente decidirá entón as medidas de control adicionais necesarias en función do nivel de protección de conformidade coa regra 9 do capítulo XI do Convenio SOLAS 74.

3. A determinación de motivos fundados distintos dos mencionados corresponderá ao oficial de protección debidamente autorizado.

ANEXO VI

Procedementos para o control de buques (aos que se refire o artigo 15, número 1)

Anexo I, «Procedementos para a supervisión polo Estado reitor do porto», do MA de París xunto coas seguintes instrucións publicadas polo MA de París na súa versión actualizada:

- Instrución 33/2000/02: Control operativo sobre transbordadores e buques de pasaxeiros,
- Instrución 35/2002/02: Orientacións para os inspectores de control polo Estado reitor do porto sobre cartas electrónicas de navegación,
- Instrución 36/2003/08: Orientacións para a inspección das condicións de vida e de traballo,
- Instrución 37/2004/02: Orientacións para os inspectores de control polo Estado reitor do porto sobre o Convenio STCW 78/95, tal como foi modificado,
- Instrución 37/2004/05: Orientacións para a inspección das horas de traballo e descanso,
- Instrución 37/2004/10: Orientacións para os inspectores de control polo Estado reitor do porto sobre aspectos en relación coa protección,
- Instrución 38/2005/02: Orientacións para o control, por parte dos inspectores do Estado reitor do porto, do Rexistro de Datos da Travesía (RDT),
- Instrución 38/2005/05: Orientacións sobre o anexo I do Convenio Marpol 73/78,
- Instrución 38/2005/07: Orientacións para o control do réxime de avaliación das condicións de petroleiros de casco único (CAS).
- Instrución 39/2006/01: Orientacións para os inspectores de control polo Estado reitor do porto sobre o código ISM,
- Instrución 39/2006/02: Orientacións para os inspectores de control polo Estado reitor do porto sobre o control do GMDSS,
- Instrución 39/2006/03: Introducción de melloras na lista de control de denegacións de acceso a porto e notificacións,
- Instrución 39/2006/10: Orientacións para os inspectores de control do Estado reitor do porto para o exame dos tanques de lastre e simulacro de corte na subministración eléctrica principal (proba do corte de enerxía),
- Instrución 39/2006/11: Orientacións para o control da estrutura dos graneleiros,
- Instrución 39/2006/12: Código de conduta para os inspectores de control do Estado reitor do porto,

- Instrución 40/2007/04: Criterios para avaliar a responsabilidade das organizacións recoñecidas,
- Instrución 40/2007/09: Orientacións para os inspectores de control do Estado reitor do porto polo que se refire ao cumprimento do anexo VI do Convenio Marpol 73/78.

ANEXO VII

Inspección ampliada de buques (á que se refire o artigo 14)

A inspección ampliada refírese, en particular, ás condicións xerais das seguintes zonas de risco:

- documentación,
- condicións estruturais,
- condicións de estanquidade,
- sistemas de emerxencia,
- radiocomunicacións,
- operacións de carga,
- seguridade contra incendios,
- alarmas,
- condicións de vida e de traballo,
- equipamentos de navegación,
- dispositivos de salvamento,
- mercadorías perigosas,
- maquinaria de propulsión e auxiliar,
- prevención da contaminación.

Ademais, na medida en que sexa materialmente practicable e tendo en conta as posibles limitacións que impón a seguridade das persoas, do buque ou do porto, a inspección ampliada incluírá a comprobación de elementos específicos das zonas de risco en función do tipo de buque inspeccionado, tal como se establece no artigo 14, número 4.

ANEXO VIII

Disposicións relativas á denegación de acceso aos portos e fondeadoiros situados dentro da Unión Europea (ás que se refire o artigo 16)

1. Cando concorran as condicións descritas no artigo 16, número 1, a capitanía marítima correspondente ao porto en que se ditase a terceira inmovilización do buque notificará por escrito ao capitán que se ditará unha orde de denegación de acceso con efectos inmediatos a partir do momento en que o buque abandone o porto. A denegación de acceso será aplicable inmediatamente despois de que o buque abandone o porto ou fondeadoiro, unha vez rectificadas as deficiencias que conduciron á súa inmovilización.

2. A capitanía marítima remitirá, así mesmo, copia da orde de denegación de acceso á Administración do Estado de bandeira, a organización recoñecida correspondente, os outros Estados membros e partes do MA de París, a Comisión Europea, e a Secretaría do MA de París, e actualizará sen demora a base de datos de inspeccións coa información correspondente á denegación de acceso.

3. Para que se levante a orde de denegación de acceso, o propietario ou navieiro deberá solicitalo oficialmente á capitanía marítima que a ditou. A dita solicitude deberá ir acompañada dun documento, expedido pola Administración do Estado de bandeira tras a visita a bordo dun inspector debidamente autorizado pola devandita administración, que acredite que o buque cumpre plenamente as disposicións aplicables dos convenios. A Administración do Estado de bandeira acreditará ante a capitanía marítima que tal visita tivo efectivamente lugar.

4. A solicitude de levantamento da orde de denegación de acceso tamén deberá ir acompañada, se procede, dun documento expedido pola sociedade de clasificación na que estea clasificado o buque, tras unha visita realizada a bordo por un dos seus

inspectores, que acredite que o buque é conforme coas normas de clasificación especificadas pola dita sociedade. A sociedade de clasificación acreditará ante a autoridade competente que tal visita tivo efectivamente lugar.

5. A orde de denegación de acceso só se poderá levantar cando transcorra o período mencionado no artigo 16 do presente regulamento e tras unha nova inspección do buque verificada no porto en que se acorde.

Se o citado porto se encontra situado nun Estado membro, a autoridade competente deste último poderá autorizar o buque, por solicitude da capitanía marítima que ditou a orde de denegación de acceso, a entrar no porto de referencia para que se leve a cabo a nova inspección. En tal caso, non se realizará no porto operación de carga ningunha ata que se levante a orde de denegación de acceso.

6. Se a inmovilización que motivou a orde de denegación de acceso estivo causada, polo menos en parte, por deficiencias na estrutura do buque, a capitanía marítima que a ditou poderá exixir que determinados espazos, incluídos os espazos de carga e os tanques, se poñan á disposición dos inspectores para seren examinados na nova inspección.

7. A nova inspección será realizada pola capitanía marítima que ditou a orde de denegación de acceso ou ben, coa aquiescencia desta, pola autoridade competente do porto de destino do buque. A capitanía marítima poderá exixir unha notificación previa de ata 14 días para realizar a nova inspección. Acreditarase, á satisfacción desta, que o buque cumpre plenamente as prescricións aplicables dos convenios.

8. A nova inspección consistirá nunha inspección ampliada que deberá incluír, como mínimo, os aspectos correspondentes do anexo VII.

9. Todos os custos desta inspección ampliada serán sufragados polo propietario ou o navieiro do buque.

10. Se os resultados da inspección ampliada, realizada segundo o disposto no anexo VII, son satisfactorios para a capitanía marítima, levantarase a orde de denegación de acceso e informarase por escrito de tal circunstancia á empresa navieira.

11. A capitanía marítima tamén informará por escrito da súa decisión a Administración do Estado de bandeira, a sociedade de clasificación interesada, os outros Estados membros, os demais signatarios do MA de París, a Comisión Europea, e a Secretaría do MA de París. A capitanía marítima actualizará sen demora a base de datos de inspeccións coa información correspondente á revogación da denegación de acceso.

12. A información sobre os buques cuxo acceso aos portos da Unión Europea fose denegado estará dispoñible na base de datos de inspeccións e publicarase de acordo co disposto no artigo 26 da Directiva 2002/16/CE e no anexo XIII deste regulamento.

ANEXO IX

Informe de inspección

O informe de inspección incluírá, como mínimo, os seguintes elementos:

- I. Información xeral.
 1. Autoridade competente que elaborou o informe.
 2. Data e lugar da inspección.
 3. Nome do buque inspeccionado.
 4. Pavillón.
 5. Tipo de buque (segundo consta no certificado de xestión da seguridade).
 6. Número de identificación OMI.
 7. Distintivo de chamada.
 8. Arqueo.
 9. Peso morto (se procede).
 10. Ano de construción, determinado sobre a base da data indicada nos certificados de seguridade do buque.
 11. Sociedade ou sociedades de clasificación, así como calquera outra organización, se procede, que expedise(n) os certificados de clasificación do buque, se os houber.

12. Organización ou organizacións recoñecidas, e/ou calquera outra parte que expedise a este buque certificados conforme os convenios aplicables en nome do Estado de bandeira.

13. Nome e enderezo da empresa navieira ou do propietario do buque.

14. No caso dos buques que transportan cargamentos líquidos ou sólidos a granel, nome e enderezo do fretador responsable da selección do buque e tipo de fretamento.

15. Data inicial de redacción do informe de inspección.

16. Indicación de que a información detallada relativa a inspeccións ou inmovilizacións pode ser feita pública.

II. Información relativa á inspección.

1. Certificados expedidos en aplicación dos convenios pertinentes, autoridade ou organismo que expediu o certificado ou certificados pertinentes, indicando as datas de expedición e de expiración.

2. Partes ou elementos do buque que foron obxecto de inspección (no caso de inspección máis detallada ou ampliada).

3. Porto e data da última inspección intermedia, anual ou de renovación e nome da organización que a realizou.

4. Indicación do tipo de inspección (inspección, inspección detallada, inspección ampliada).

5. Natureza das deficiencias.

6. Medidas adoptadas.

III. Información suplementaria en caso de inmovilizacións.

1. Data da decisión de inmovilización.

2. Data do levantamento da inmovilización.

3. Natureza das deficiencias que xustificaron a decisión de inmovilización (referencias aos convenios, cando corresponda).

4. Indicación, se é o caso, da responsabilidade da organización recoñecida ou de calquera outro organismo privado que efectuase a inspección, con respecto ás deficiencias que, soas ou en combinación con outras causas, provocaron a inmovilización.

5. Medidas adoptadas.

ANEXO X

Cráterios para a inmovilización dun buque (aos que se refire o artigo 19, número 3)

Introdución

Antes de determinar se as deficiencias descubertas durante unha inspección xustifican a proposta de inmovilización do buque correspondente, o inspector aplicará os criterios expostos nos puntos 1 e 2 seguintes.

No punto 3 inclúense exemplos de deficiencias que poden xustificar a inmovilización do buque (véxase o artigo 19, número 4).

Cando o motivo da inmovilización sexa resultado dunha avaría accidental sufrida polo buque mentres se dirixía a porto, non se dará orde de inmovilización, a condición de que:

a) se cumprisen debidamente as prescricións da regra 1/11(c) do Convenio SOLAS 74 con respecto á notificación á administración do Estado de bandeira e ao inspector designado da organización recoñecida responsable da expedición do pertinente certificado;

b) antes de chegar a porto, o capitán ou o propietario do buque comunicasen á Administración marítima os pormenores do accidente e as avarías sufridas, e lles facilitasen información sobre a obrigatoria notificación á administración do Estado de bandeira;

c) o buque tomase as medidas correctoras adecuadas, á satisfacción da autoridade, e

d) a autoridade, tras ser informada de que se ultimaron as medidas correctoras, garanta que se emendaron as deficiencias claramente perigosas para a seguridade, a saúde ou o ambiente.

1. Criterios principais.

Antes de emitir o seu ditame profesional sobre a inmovilización ou a non inmovilización dun buque, o inspector aplicará os seguintes criterios:

Prazos:

Os buques que non reúnan condicións en materia de seguridade para saíren ao mar serán inmovilizados na primeira inspección en que se comprobren as deficiencias, independentemente do tempo que deban permanecer en porto.

Criterios:

O buque quedará inmovilizado se as deficiencias son o suficientemente graves como para exixir unha nova visita do inspector, co fin de que este se asegure de que, antes de que o buque saia ao mar, foron reparadas.

O feito de que o inspector deba realizar unha nova visita ao buque determina a gravidade das deficiencias. Non obstante, non será sempre obrigatorio realizar unha nova visita. As autoridades comprobarán dalgunha forma, preferentemente mediante unha visita posterior, que as deficiencias foron reparadas antes de que o buque saia ao mar.

2. Aplicación dos criterios principais.

Á hora de decidir se as deficiencias detectadas nun buque son suficientemente graves para propoñer a inmovilización deste, o inspector valorará os seguintes elementos:

1. Se o buque ten a documentación prescrita e en período de validez;
2. Se o buque conta cunha tripulación conforme co documento determinante da tripulación mínima de seguridade.

Durante a inspección o inspector examinará se o buque e a tripulación poden:

3. navegar en condicións seguras durante a viaxe;
4. manipular, transportar e supervisar en condicións seguras a condición da carga durante a viaxe;
5. operar na cámara de máquinas en condicións de seguridade durante a viaxe;
6. manter a súa propia capacidade de propulsión e rumbo durante a viaxe;
7. en caso de necesidade, combater os incendios con eficacia en todas as partes do buque durante a viaxe;
8. en caso de necesidade, abandonar o buque inmediatamente e en condicións de seguridade e efectuar operacións de salvamento durante a viaxe;
9. impedir a contaminación do medio mariño durante a viaxe;
10. manter a estabilidade adecuada durante a viaxe;
11. manter a integridade de estanquidade adecuada durante a viaxe;
12. en caso de necesidade, comunicarse en situacións de emerxencia durante a viaxe;
13. proporcionar condicións adecuadas en materia de seguridade e saúde durante a viaxe;
14. proporcionar toda a información posible en caso de accidente.

Se a valoración dalgún destes elementos é negativa, tendo en conta todas as deficiencias comprobadas, tomarase en consideración moi seriamente a inmovilización do buque. A combinación de deficiencias de menor importancia tamén pode xustificar a inmovilización do buque.

3. Co fin de asistir o inspector na utilización destas directrices, facilítase a seguir unha lista de deficiencias, agrupadas en función dos convenios e/ou códigos pertinentes, cuxa natureza se considera tan grave que poden xustificar a inmovilización do buque de que se trate. Esta lista non pretende ser exhaustiva.

3.1 De carácter xeral.

A falta de certificados e documentos válidos exixidos polos instrumentos relevantes. Non obstante, os buques que enarboren o pavillón de Estados que non sexan parte nun convenio ou que non implantasen outro instrumento relevante, non teñen dereito a levar os certificados establecidos polo convenio ou outro instrumento relevante. Por conseguinte, a falta dos certificados exixidos non debe ser por si mesma motivo para inmovilizar tales buques; non obstante, en aplicación da cláusula de «tratamento non máis favorable», exixírase o cumprimento substancial das disposicións antes de que o buque saia ao mar.

3.2 Ámbitos regulados polo Convenio SOLAS 74.

1. Avaría ou mal funcionamento da propulsión e outras máquinas esenciais, así como das instalacións eléctricas.

2. Limpeza insuficiente da cámara de máquinas, cantidade excesiva de mesturas de auga oleosa nas sentinas, contaminación por hidrocarburos do illamento das canalizacións, incluídas as canalizacións de escape da cámara de máquinas, mal funcionamento dos sistemas de bombeo da sentina.

3. Mal funcionamento do xerador de emerxencia, así como da iluminación, baterías e interruptores.

4. Mal funcionamento do aparello de goberno principal e auxiliar.

5. Inexistencia, capacidade insuficiente ou deterioración grave dos equipamentos individuais de salvamento, embarcacións de supervivencia e medios de posta en funcionamento.

6. Ausencia, falta de conformidade ou deterioración substancial na medida en que non permitan a utilización para a que están previstos do sistema de detección de incendios, as alarmas contra incendios, o equipamento de loita contra incendios, o sistema fixo de extinción de incendios, as válvulas de ventilación, as válvulas de bolboreta de peche automático, os dispositivos de peche rápido.

7. Ausencia, deterioración substancial ou mal funcionamento da protección contra incendios da zona de cuberta de carga dos petroleiros.

8. Ausencia, falta de conformidade ou deterioración grave dos sinais luminosos, visuais ou acústicos.

9. Ausencia ou mal funcionamento do equipamento de radio para as comunicacións de seguridade e emerxencia.

10. Ausencia ou mal funcionamento do equipamento de navegación tomando en conta as disposicións da Regra V/16. 2 do Convenio SOLAS 74.

11. Ausencia de cartas de navegación corrixidas e/ou toda outra publicación náutica necesaria para a viaxe que se pretende realizar, tendo en conta que poderá utilizarse un sistema de información e visualización de cartas electrónicas (SIVCE) homologado como substituto das cartas físicas.

12. Ausencia de sistemas de extracción de aire que non produzan chispa nas cámaras de bombas de carga.

13. Graves deficiencias das prescricións operacionais, como se describe na sección 5.5 do anexo 1 do MA de París.

14. O número, a composición ou a titulación da tripulación non se axustan ao especificado no documento sobre a tripulación de seguridade.

15. Non realización do programa de recoñecementos mellorados conforme o capítulo XI, regra 2, do Convenio SOLAS 74.

3.3 Ámbitos regulados polo Código CIQ.

1. Transporte de substancias non mencionadas no certificado de aptitude ou falta de información sobre a carga.
2. Ausencia de dispositivos de seguridade de alta presión ou dano nestes.
3. Instalacións eléctricas que non sexan intrinsecamente seguras ou que non correspondan ás exixencias do código.
4. Fontes de ignición en lugares perigosos.
5. Infraccións das prescricións especiais.
6. Superación da cantidade máxima de carga autorizada por tanque.
7. Insuficiente protección térmica de produtos sensibles.

3.4 Ámbitos regulados polo Código CIG.

1. Transporte de substancias non mencionadas no certificado de aptitude ou falta de información sobre a carga.
2. Ausencia de dispositivos de peche nos aloxamentos ou nos espazos de servizo.
3. Anteparos non estancos aos gases.
4. Peches de ventilación defectuosos.
5. Válvulas de peche rápido defectuosas ou ausencia destas.
6. Válvulas de seguridade defectuosas ou ausencia destas.
7. Instalacións eléctricas que non sexan intrinsecamente seguras ou que non correspondan ás exixencias do código.
8. Ventiladores na zona de carga non operativos.
9. Alarmas de presión para os tanques de carga non operativas.
10. Instalación de detección de gases e/ou instalación de detección de gases tóxicos defectuosa.
11. Transporte de substancias que requiran un composto inhibidor, sen o certificado correspondente.

3.5 Ámbitos regulados polo LL 66.

1. Zonas importantes con danos ou corrosión, ou picaduras nas chapas e reforzos das cubertas e o casco que afecten as condicións de navegabilidade ou a resistencia para soportar cargas locais, a menos que se levasen a cabo as reparacións temporais adecuadas para chegar a un porto no que realizar reparacións permanentes.
2. Un caso recoñecido de estabilidade insuficiente.
3. A carencia de información suficiente e fiable, nun formato aprobado, que permita ao capitán, mediante procedementos rápidos e simples, a carga e o lastrado do buque de tal maneira que, en todo momento e nas diferentes condicións da viaxe, se manteña unha marxe de seguridade na estabilidade, e de modo que se evite calquera esforzo inaceptable na estrutura do buque.
4. Ausencia, deterioración substancial ou carácter defectuoso dos sistemas de peche, dos dispositivos de peche dos zapóns e portas estancas.
5. Sobrecarga.
6. Ausencia de marcas de calado ou marcas de bordo libre, ou ilexibilidade destas.

3.6 Ámbitos regulados polo anexo I do Convenio Marpol 73/78.

1. Ausencia, deterioración grave ou mal funcionamento do equipamento de filtración da auga de sentinas, do dispositivo de vixilancia e control de descargas de hidrocarburos, ou do sistema de alarma 15 ppm.
2. Insuficiente capacidade restante do tanque de residuos ou do tanque de lamas para a viaxe proxectada.
3. Libro de rexistro de hidrocarburos non dispoñible.
4. Instalación dun conduto de derivación de descargas non autorizado.

5. Ausencia dos informes de inspección ou non conformidade destes coa regra 13 G (3) (b) do Convenio Marpol 73/78.

3.7 Ámbitos regulados polo anexo II do Convenio Marpol 73/78.

1. Ausencia dun manual de procedementos e medios.
2. Carga non agrupada por categorías.
3. Libro rexistro de carga non dispoñible.
4. Transporte de substancias paraoleosas sen que se cumpran as prescricións ou sen un certificado debidamente emendado.
5. Instalación dun conduto de derivación de descargas non autorizado.

3.8 Ámbitos regulados polo anexo V do Convenio Marpol 73/78.

1. Ausencia dun plan de xestión de lixos.
2. Libro rexistro de lixos non dispoñible.
3. O persoal do buque non está familiarizado coas prescricións de eliminación/descarga do plan de xestión de lixos.

3.9 Ámbitos regulados polo STCW 78/95 e a Directiva 2008/106/CE.

1. A xente de mar non está en posesión dun título, non ten o título adecuado, non ten unha exención válida ou non presenta probas documentais de que enviou á Administración do Estado de bandeira unha solicitude de referendo.

2. Proba de que un título foi obtido de forma fraudulenta ou o posuidor dun título non é a persoa á que este foi expedido orixinalmente.

3. Incumprimento das prescricións aplicables da administración do Estado de bandeira sobre a tripulación mínima de seguridade.

4. As disposicións referentes ás gardas de navegación ou de máquinas non se axustan ás prescricións especificadas para o buque pola administración do Estado de bandeira.

5. Ausencia nunha garda dunha persoa competente para manexar o equipamento esencial para a seguridade da navegación e das radiocomunicacións e a prevención da contaminación do mar.

6. Non acreditación da capacitación profesional para o desempeño dos labores asignados á xente de mar en relación coa seguridade do buque e a prevención da contaminación.

7. Para a primeira garda ao comezo da viaxe e para as gardas subseguintes de remuda non se proveron persoas que descansasen o suficiente e sexan aptas para desempeñar as súas obrigas.

3.10 Ámbitos regulados polos convenios OIT.

1. Alimentos insuficientes para viaxar ata o porto seguinte.
2. Auga potable insuficiente para viaxar ata o porto seguinte.
3. Condicións excesivamente insalubres a bordo.
4. Falta de calefacción nun barco que opere en zonas en que as temperaturas poidan ser excesivamente baixas.

5. Ventilación insuficiente nos aloxamentos do buque.

6. Cantidade excesiva de lixo, bloqueo por instalacións ou carga ou calquera outra condición perigosa nas zonas de paso dos pasaxeiros ou nas instalacións destinadas a estes.

7. Mostras claras de fatiga no persoal de garda e outro persoal de servizo que se dispón a realizar a primeira garda ou gardas subseguintes de remuda.

3.11 Ámbitos que, sen xustificar unha inmovilización, poden dar motivo para suspender, por exemplo, as operacións de carga.

O mal funcionamento (ou o mantemento defectuoso) do sistema de gas inerte, dos dispositivos ou da maquinaria de carga consideraranse razón suficiente para parar a operación de carga.

ANEXO XI

Criterios mínimos para inspectores (aos que se refire o artigo 23, números 1 e 5)

1. Os inspectores terán coñecementos teóricos e experiencia práctica adecuados sobre os buques e o seu funcionamento. Así mesmo, estarán capacitados para aplicar as prescricións dos convenios e os procedementos pertinentes do control polo Estado reitor do porto. Estes coñecementos e a capacitación en canto á aplicación das prescricións internacionais e comunitarias deberán adquirirse mediante programas de formación acreditados.

2. Os inspectores deberán cumprir os requisitos de cualificación contidos nas letras a), b) ou c) seguintes:

a) Posuír a cualificación adecuada obtida nunha escola náutica ou nunha institución de formación marítima, e ter completado o período de embarque pertinente en calidade de oficial ou realizando servizos en estacións de radiocomunicacións marítimas situadas en terra, ou ben dispor dunha certificación de competencia válida conforme o disposto no capítulo II/2 ou III/2 do STCW 78/95 sen limitacións polo que respecta á zona operativa, a potencia propulsora ou o arqueo.

b) Ter superado un exame de enxeñeiro naval, enxeñeiro industrial mecánico ou enxeñeiro nalgunha especialidade relacionada co sector marítimo recoñecido pola autoridade competente e ter traballado como tal durante cinco anos como mínimo.

c) Estar en posesión dun título universitario ou titulación equivalente, ter recibido a debida formación e titulación como inspectores en seguridade de buques.

3. Será necesario, ademais, que o inspector acredite a experiencia a que se refiren as letras a) ou b) seguintes:

a) Ter prestado un mínimo dun ano de servizo como inspector da Administración marítima española levando a cabo recoñecementos e expedindo certificados de acordo cos convenios ou ben participando na supervisión das actividades das organizacións recoñecidas nas que se delegaron funcións inspectoras.

b) Ter acadado un nivel de competencia equivalente mediante un ano, como mínimo, de formación sobre o terreo participando en inspeccións realizadas pola Administración marítima española, na súa calidade de Estado reitor do porto, baixo a supervisión de funcionarios expertos encargados das devanditas inspeccións.

4. Os inspectores a que se refire o número 2, letra a), deberán ter unha experiencia marítima de, polo menos, cinco anos que inclúa períodos de servizo no mar como oficiais na sección de ponte, na sección de máquinas, na sección de radioelectrónica, na que tamén se poderá computar como tal período o tempo de servizo en estacións de radiocomunicacións marítimas situadas en terra, ou ben como inspectores da Administración marítima española ou como asistentes nas inspeccións de control polo Estado reitor do porto. Tal experiencia deberá incluír un período de dous anos no mar, como mínimo, como oficial de ponte ou de máquinas.

5. Os inspectores deberán posuír capacidade de comunicación verbal e por escrito cos tripulantes na lingua máis comunmente falada no mar.

6. Aceptaranse tamén inspectores que non reúnan os criterios citados se ata o 23 de abril de 2009 estaban xa ao servizo da Administración marítima española na súa calidade de Estado reitor do porto.

Para levar a cabo as inspeccións a que se refire o art.º 15, 1 e 2, deste regulamento, os inspectores deberán acreditar experiencia suficiente, teórica e práctica, na área de protección marítima, así como a necesaria cualificación, que deberá incluír:

- a) Uns coñecementos adecuados da protección marítima e a súa aplicación ás operacións que serán inspeccionadas;
- b) Experiencia práctica acreditada en tecnoloxías e técnicas de protección marítima;
- c) Coñecemento dos principios, procedementos e técnicas de inspección;
- d) Experiencia práctica das operacións que serán inspeccionadas.

ANEXO XII

Requisitos para a tarxeta de identidade dos inspectores de control do Estado do porto (á que se refire o número 4 do artigo 23)

A tarxeta de identidade, que deberá incluír unha tradución ao idioma inglés, terá o seguinte contido:

1. Referencia a que aquela é expedida pola Dirección Xeral da Mariña Mercante do Ministerio de Fomento do Estado español.
2. Nome, apelidos e fotografía recente do seu titular.
3. Indicación de ser persoal e intransferible.
4. Sinatura do titular da tarxeta de identidade.
5. Declaración pola que se autoriza o seu titular para realizar as inspeccións a que se refire o artigo 86.5 da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, e, en particular, as de control dos buques polo Estado reitor do porto, de acordo co disposto neste regulamento.

ANEXO XIII

Funcións da base de datos de inspeccións (á que se refire o artigo 24, número 1 da Directiva 2009/16/CE)

1. A base de datos de inspeccións incluírá, como mínimo, as seguintes funcións:
 - incluír os datos de inspección dos Estados membros e de todos os signatarios do MA de París,
 - facilitar datos sobre o perfil de risco do buque e os buques a que corresponde unha inspección,
 - calcular os compromisos de inspección de cada Estado membro,
 - elaborar a lista branca, así como as listas gris e negra de Estados de bandeira, prevista no artigo 16, número 1,
 - facilitar datos sobre o grao de cumprimento da normativa das compañías,
 - indicar puntos de zonas de risco que deben ser obxecto de control en cada inspección.
2. A base de datos de inspección deberá ter capacidade para adaptarse á evolución futura e para conectarse con outras bases de datos comunitarias sobre seguridade marítima, incluída a rede SafeSeaNet, que proporcionará datos sobre as escalas efectivas de buques en portos dos Estados membros e, cando corresponda, cos sistemas de información nacionais pertinentes.

3. A base de datos de inspección incluíra un hipervínculo cara ao sistema de información Equasis. A Dirección Xeral da Mariña Mercante alentará os inspectores a consultar as bases de datos públicas e privadas sobre inspeccións de buques accesibles a través do sistema de información Equasis

ANEXO XIV

Publicidade das inspeccións, inmovilizacións e denegacións de acceso efectuadas nos portos e instalacións marítimas dos Estados membros (a que se refire o artigo 26, número 1 da Directiva 2009/16/CE)

1. A información publicada segundo o disposto no artigo 26, número 1 da Directiva, incluíra os datos seguintes:

- a) nome do buque;
- b) número de identificación OMI;
- c) tipo de buque;
- d) arqueo;
- e) ano de construción, determinado sobre a base da data indicada nos certificados de seguridade do buque;
- f) nome e enderezo da compañía do buque;
- g) no caso dos buques que transportan cargamentos líquidos ou sólidos a granel, nome e enderezo do fretador responsable da selección do buque e tipo de fretamento;
- h) Estado de bandeira;
- i) certificados de clasificación e certificados estatutarios expedidos de conformidade cos convenios internacionais pertinentes, incluídas as súas datas de emisión e de caducidade, e autoridades ou organizacións expedidoras de cada un deles;
- j) porto e data do último recoñecemento intermedio ou anual en relación cos certificados citados na letra i) e mención da autoridade ou organización que efectuou o devandito recoñecemento;
- k) data, país e porto onde tivo lugar a inmovilización.

2. Para os buques inmovilizados, a información publicada de conformidade co artigo 26 incluíra tamén os elementos seguintes:

- a) número de inmovilizacións nos 36 meses previos;
- b) data do levantamento da inmovilización;
- c) días de duración da inmovilización;
- d) motivos da inmovilización, en termos claros e explícitos;
- e) indicación, de ser o caso, da eventual responsabilidade da organización recoñecida que efectuase a inspección, con respecto ás deficiencias que, soas ou en combinación con outras causas, conduciron á inmovilización;
- f) descrición das medidas adoptadas no caso dun buque ao que se permitise dirixirse ao estaleiro de reparación máis próximo;
- g) se ao buque se lle negou o acceso a un porto ou fondeadoiro da Unión Europea, motivos da prohibición, en termos claros e explícitos.

ANEXO XV

Datos subministrados no marco do seguimento da aplicación deste regulamento (aos que se refire o artigo 28)

1. Cada ano, como máis tarde o 1 de abril, a Dirección Xeral da Mariña Mercante subministrará á Comisión os datos seguintes relativos ao ano precedente.

1.1 Número de inspectores que actúan no seu nome no marco do control polo Estado reitor do porto. A información transmitirase á Comisión utilizando o modelo de cadro seguinte (1) (2):

Porto/zona	Número de inspectores a tempo completo (A)	Número de inspectores a tempo parcial (B)	Conversión de (B) a tempo completo (C)	Total (A+C)
Porto X... /ou zona X				
Porto Y... /ou zona Y				
Total				

1.2 Número total de buques individuais que entraron en portos españois contabilizados a nivel nacional. A cifra indicará o número de buques a que se aplique este regulamento que entrasen en portos españois contabilizados a nivel nacional, e por unha soa vez.

2. A Dirección Xeral da Mariña Mercante levará a cabo as seguintes actuacións:

a) Remitirá á Comisión cada seis meses unha lista detallada das escalas dos buques, sen incluír os servizos regulares de transbordadores de pasaxeiros e de carga, que entrasen nos seus portos ou notificasen a unha autoridade portuaria ou órgano portuario autonómico a súa chegada a unha estación marítima, indicando, para cada movemento dun buque, o número de identificación OMI deste, a data de chegada e o porto. A lista facilitarase en forma de folla de cálculo informática que permita a recuperación e tratamento automáticos da información indicada. A lista transmitirase no prazo de catro meses tras a fin do período a que correspondan os datos.

b) Así mesmo, enviará á Comisión listas separadas dos servizos regulares de transbordadores de pasaxeiros e de carga mencionados na letra a) nun prazo de seis meses a partir da data de entrada en vigor deste regulamento e posteriormente cada vez que se produzan cambios nos ditos servizos. Na lista figurará, para cada buque, o seu número de identificación OMI, nome e ruta cuberta. A lista facilitarase en forma de folla de cálculo informática que permita a recuperación e tratamento automáticos da información indicada.

(1) Cando as inspeccións efectuadas polos inspectores no marco do control polo Estado reitor do porto só constitúan unha parte da carga de traballo dos devanditos inspectores, o número total de inspectores que se fixe adaptarse de modo que indique o número equivalente de inspectores a tempo completo. Cando un mesmo inspector traballe en máis dun porto ou zona xeográfica, contarase en cada porto o equivalente de tempo parcial aplicable.

(2) Estes datos subministraranse a nivel nacional e para cada un dos portos españois. Para os fins do presente anexo, entenderase por porto un porto individual ou a zona xeográfica cuberta por un inspector ou por un equipo de inspectores, incluídos, de ser o caso, varios portos individuais.

ANEXO XVI

PARTE A

Directivas derogadas, coas súas sucesivas modificacións (ás que se refire o artigo 37 da Directiva 2009/16/CE)

Directiva 95/21/CE do Consello (DO L 157 do 7-1995, p. 1).

Directiva 98/25/CE do Consello (DO L 133 do 7-5-1998, p. 19).

Directiva 98/42/CE da Comisión (DO L 184 do 27-6-1998, p. 40).

Directiva 1999/97/CE da Comisión (DO L 331 do 23-12-1999, p. 67).

Directiva 2001/106/CE do Parlamento Europeo e do Consello (DO L 19 do 22-1-2002, p. 17).

Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeo e do Consello. Só o artigo 4 (DO L 324 do 29-11-2002, p. 53).

PARTE B

Prazos de incorporación ao ordenamento xurídico nacional (aos que se refire o artigo 37)

Directiva	Prazo de incorporación ao ordenamento xurídico nacional
Directiva 95/21/CE	30 de xuño de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de xuño de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de setembro de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de decembro de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de xullo de 2003
Directiva 2002/84/CE	23 de novembro de 2003

ANEXO XVII

Táboa de correspondencias (ás que se refire o artigo 37 da Directiva 2009/16/CE)

Directiva 95/21/CE	A Directiva 2009/16/CE
Artigo 1, parte introdutoria	Artigo 1, parte introdutoria
Artigo 1, primeiro guión	Artigo 1, letra a)
Artigo 1, segundo guión	Artigo 1, letra b)
–	Artigo 1, letra c)
Artigo 2, parte introdutoria	Artigo 2, parte introdutoria
Artigo 2, número 1, parte introdutoria	Artigo 2, número 1, parte introdutoria
Artigo 2, número 1, primeiro guión	Artigo 2, número 1, letra a)
Artigo 2, número 1, segundo guión	Artigo 2, número 1, letra b)
Artigo 2, número 1, terceiro guión	Artigo 2, número 1, letra c)
Artigo 2, número 1, cuarto guión	Artigo 2, número 1, letra d)
Artigo 2, número1, quinto guión	Artigo 2, número 1, letra e)
Artigo 2, número1, sexto guión	Artigo 2, número 1, letra f)
Artigo 2, número1, sexto guión	Artigo 2, número 1, letra f)
Artigo 2, número1, sétimo guión	Artigo 2, número 1, letra g)
Artigo 2, número1, oitavo guión	Artigo 2, número 1, letra h)
Artigo 2, número 2	Artigo 2, número 2
–	Artigo 2, número 3
–	Artigo 2, número 4
Artigo 2, número 3	Artigo 2, número 5
Artigo 2, número 4	–
–	Artigo 2, número 6
–	Artigo 2, número 7
Artigo 2, número 5	Artigo 2, número 8
–	Artigo 2, número 6
–	Artigo 2, número 10
Artigo 2, número 6	Artigo 2, número 11
Artigo 2, número 7	Artigo 2, número 12
Artigo 2, número 8	Artigo 2, número 13
–	Artigo 2, número 14
Artigo 2, número 9	Artigo 2, número 15
–	Artigo 2, número 16
Artigo 2, número 10	Artigo 2, número 17
–	Artigo 2, número 18

Directiva 95/21/CE	A Directiva 2009/16/CE
–	Artigo 2, número 19
–	Artigo 2, número 20
–	Artigo 2, número 21
–	Artigo 2, número 22
Artigo 3, número 1, parágrafo primeiro	Artigo 3, número 1, parágrafo primeiro
–	Artigo 3, número 1, parágrafo segundo
–	Artigo 3, número 1, parágrafo terceiro
Artigo 3, número 1, parágrafo primeiro	Artigo 3, número 1, parágrafo cuarto
–	Artigo 3, número 1, parágrafo quinto
–	Artigo 3, número 1, parágrafo sexto
Artigo 3, números 2 a 4	Artigo 3, números 2 a 4
–	Artigo 4, número 1
-artigo 4	Artigo 4, número 2
-artigo 5	–
–	Artigo 5
–	Artigo 6
–	Artigo 7
–	Artigo 8
–	Artigo 9
–	Artigo 10
–	Artigo 11
–	Artigo 12
Artigo 6, número 1, parte introdutoria	–
–	Artigo 13, número 1, parte introdutoria
Artigo 6, número 1, letra a)	Artigo 13, número 1, letra a)
–	Artigo 13, número 1, letra b)
Artigo 6, número 1, letra b)	Artigo 13, número 1, letra c)
Artigo 6, número 2	–
–	Artigo 13, número 2
Artigo 6, número 3	Artigo 13, número 3
Artigo 6, número 4	–
Artigo 7	–
Artigo 7 bis	–
Artigo 7 ter	–
–	Artigo 14
–	Artigo 15
–	Artigo 16
Artigo 8	Artigo 17
–	Artigo 18
Artigo 9, números 1 e 2	Artigo 1, números 1 e 2
Artigo 9, número 3, primeira frase	Artigo 19, número 3
Artigo 9, número 3, segunda a cuarta frase	Artigo 19, número 4
Artigo 9, número 4 a 7	Artigo 19, números 5 a 8
–	Artigo 19, números 9 e 10
Artigo 9 bis	–
Artigo 10, número 1 a 3	Artigo 20, números 1 a 3
–	Artigo 20, número 4
Artigo 11, número 1	Apartado 21, número 1
–	Artigo 21, número 2
Artigo 11, número 2	Artigo 21, número 3 parágrafo primeiro
Artigo 11, número 3 parágrafo primeiro	–
Artigo 11, número 3 parágrafo segundo	Artigo 21, número 3 parágrafo segundo
Artigo 11, números 4 a 6	Artigo 21, números 4 a 6

Directiva 95/21/CE	A Directiva 2009/16/CE
Artigo 12, números 1 a 3	Artigo 22, números 1 a 3
Artigo 12, número 4	Artigo 22, número 4
–	Artigo 22, número 5 a 7
Artigo 13, números 1 e 2	Artigo 23, número 1 e 2
–	Artigo 23, número 3 a 5
Artigo 14	–
Artigo 15	–
–	Artigo 24
–	Artigo 25
–	Artigo 26
–	Artigo 27
Artigo 16, números 1 e 2	Artigo 28, números 1 e 2
Artigo 1, número 2 bis	Artigo 28, número 3
Artigo 1, número 3	Artigo 28. 4
Artigo 17	Artigo 29
–	Artigo 30
Artigo 18	Artigo 31
Artigo 19	Artigo 32
–	Artigo 33
Artigo 19, letra a)	Artigo 34
–	Artigo 35
Artigo 20	Artigo 36
–	Artigo 37
Artigo 21	Artigo 38
Artigo 22	Artigo 39
Anexo I	–
–	Anexo I
–	Anexo II
–	Anexo III
Anexo II	Anexo IV
Anexo III	Anexo V
Anexo IV	Anexo VI
Anexo V	Anexo VII
Anexo VI	Anexo X
Anexo VII	Anexo XI
–	Anexo XII
Anexo VIII	Anexo XIII
Anexo IX	Anexo IX
Anexo X	Anexo XIV
Anexo XI	Anexo VIII
Anexo XII	–
–	Anexo XV
–	Anexo XVI