

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DE FOMENTO

**18361** *Real decreto 733/2019, do 20 de decembro, sobre un sistema de inspeccións para garantir a seguridade na explotación de buques de pasaxe de transbordo rodado e naves de pasaxe de gran velocidade en servizo regular, e polo que se modifica o Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, aprobado polo Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro.*

Constatouse que o marco xurídico da Unión Europea sobre seguranza dos buques de pasaxe logrou alcanzar un nivel común de seguranza para tales buques dentro do citado ámbito.

Por outra parte, en función do modo en que foi evolucionando ao longo do tempo a normativa europea sobre esta materia de protección da seguranza marítima e da vida humana no mar, detectouse tamén un certo grao de solapamento e duplicación que debería ser corrixido, co fin de reducir as cargas que recaen sobre as navieiras e de racionalizar o esforzo requirido polas administracións marítimas dos Estados membros.

É un feito constatado que a maior parte dos Estados membros xa combinan no posible os recoñecementos obrigatorios para garantir a seguranza na explotación dos buques de pasaxe de transbordo rodado adscritos a un servizo de liña regular con outros tipos de recoñecementos e inspeccións, tales como os propios do Estado de abandeiramento e tamén os do Estado reitor do porto.

Polo tanto, coa finalidade de harmonizar e seleccionar o esforzo inspector das administracións marítimas e aproveitar ao máximo a vida útil de explotación comercial dos buques –todo iso sen mingua de seguranza marítima–, os buques suxeitos de feito a inspeccións de control polo Estado reitor do porto deben ser transferidos ao ámbito de aplicación do 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.

Nesta liña de racionalización e simplificación de esforzos, o ámbito de aplicación deste real decreto, mediante o cal se incorpora ao ordenamento xurídico español a Directiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de novembro de 2017, sobre un sistema de inspeccións para garantir a seguranza na explotación de buques de pasaxe de transbordo rodado e naves de pasaxe de gran velocidade en servizo regular, e pola que se modifica a Directiva 2009/16/CE e se derroga a Directiva 1999/35/CE, debe circunscribirse aos buques de pasaxe de transbordo rodado e naves de pasaxe de gran velocidade que prestan servizos regulares entre portos situados nun mesmo Estado membro ou entre un porto situado nun Estado membro e un porto dun terceiro Estado cando o pavillón do buque sexa o mesmo que o do Estado membro de que se trate.

Por outra banda, o concepto de Estado de acollida foi introducido pola Directiva 1999/35/CE (incorporada ao ordenamento xurídico español polo Real decreto 1907/2000, do 24 de novembro, polo que se aproba o Regulamento sobre recoñecementos obrigatorios para garantir a seguranza da navegación de determinados buques de pasaxe, que agora se derroga) para facilitar a cooperación con terceiros países, e agora considérase que ese concepto deixou de ser pertinente e debe suprimirse.

No que atinxe á Directiva 2009/16/CE (incorporada ao ordenamento xurídico español polo 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), considérase que debe ser modificada para garantir que se manteñen o contido e a frecuencia das inspeccións aos buques de pasaxe que se encontran no seu ámbito de aplicación. Para tal efecto, débense incluír na regulación española regras específicas para as inspeccións dos

buques de pasaxe de referencia cando estean adscritos a unha liña regular e deban ser obxecto de inspeccións por parte do Estado reitor do porto.

Por todo isto, co fin de mellorar e incrementar a claridade e coherencia xurídicas, derrógase o Real decreto 1907/2000 e modifícase o Real decreto 1737/2010, ao se teren derogado e modificado, respectivamente, a Directiva 1999/35/CE e a Directiva 2009/16/CE.

Por último, debe precisarse que a incorporación ao ordenamento xurídico español da directiva mediante este real decreto se axusta aos criterios de necesidade, eficiencia, proporcionalidade, seguranza xurídica e transparencia que integran os principios de boa regulación previstos no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas.

O cumprimento dos principios de eficiencia e proporcionalidade xustifícase na necesidade de levar a cabo a transposición da Directiva 2017/2109 (UE) do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de novembro de 2017, o cal precisa dunha norma con rango de real decreto en virtude da habilitación recollida na disposición derradeira segunda do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro de 2011, ao non existiren normas de rango superior que se poidan ver afectadas e ao levarse a cabo a modificación dunha norma con rango de real decreto.

A transparencia na elaboración desta norma queda garantida xa que se cumpriron os trámites de consulta previa e audiencia aos cidadáns.

A necesidade e oportunidade de aprobar a norma é consecuencia da obrigaición que ten o Estado español, na súa calidade de Estado membro da Unión Europea, de traspor as directivas comunitarias.

Por último, a seguranza xurídica queda perfectamente garantida pola rigorosa observancia do procedemento de elaboración de disposicións xerais que se verifica nesta norma.

A aprobación desta norma encontra encaixe nos supostos previstos no artigo 21, número 3, da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno, ao tratarse dunha regulamentación de carácter eminentemente técnico, cuxas prescricións non condicionarán as novas orientacións políticas derivadas do novo Goberno. Pola súa vez, tendo en conta o obxecto da norma, concorren razóns de interese xeral, ao incorporar ao ordenamento xurídico español unha directiva comunitaria europea e polo feito de que a súa aprobación implicará unha mellora na seguranza na navegación marítima.

Este real decreto dítase ao abeiro do artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución española, que atribúe ao Estado competencia exclusiva en materia de mariña mercante e en virtude da habilitación recollida na disposición derradeira segunda do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, coa aprobación previa da ministra de Política Territorial e Función Pública, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 20 de decembro de 2019,

DISPOÑO:

**Artigo 1.** *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto aplícase aos buques de pasaxe de transbordo rodado e ás naves de pasaxe de gran velocidade que, sendo de pavillón español, leven a cabo navegación de liña regular entre portos españois e portos estranxeiros, ou ben que, con independencia do seu pavillón, realicen travesías nacionais en navegación de liña regular en zonas marítimas en que poidan operar os buques de clase «A», de conformidade co artigo 4 do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguranza aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois.

2. Este real decreto non se aplicará aos buques de pasaxe de transbordo rodado nin ás naves de pasaxe de gran velocidade incluídos no ámbito de aplicación do 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.

## Artigo 2. Definicións.

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

1) «Buque de pasaxe de transbordo rodado», un buque de pasaxeiros dotado de sistemas que permitan embarcar e desembarcar directamente os vehículos terrestres ou ferroviarios polos seus propios medios, con capacidade superior a doce pasaxeiros.

2) «Nave de pasaxe de gran velocidade»: unha nave de pasaxeiros definida na regra 1 do capítulo X do Convenio SOLAS 74, e que transporte máis de doce pasaxeiros.

3) «Convenio SOLAS 74», o Convenio internacional para a seguranza da vida humana no mar de 1974, incluídos os protocolos e emendas a este, na súa versión actualizada.

4) «Código de naves de gran velocidade», o «Código internacional de seguranza para as naves de gran velocidade» contido na Resolución do Comité de Seguranza Marítima MSC.36(63) da OMI, do 20 de maio de 1994, ou o «Código internacional de seguranza para as naves de gran velocidade» de 2000 (Código NGV 2000), contido na Resolución MSC.97(73) da OMI, de decembro de 2000, na súa versión actualizada.

5) «SARC», as directrices da OMI para efectuar recoñecementos de conformidade co sistema harmonizado de recoñecementos e certificación, na súa versión actualizada.

6) «Navegación de liña regular», unha serie de travesías efectuadas por buques de pasaxe de transbordo rodado ou naves de pasaxe de gran velocidade entre dous ou máis portos, ou unha serie de travesías con orixe e destino no mesmo porto sen escalas intermedias, xa sexa de acordo cun horario coñecido polo público ou ben cun grao de regularidade ou frecuencia que as converten nunha serie sistemática recoñecible.

7) «Zona marítima», calquera zona marítima ou ruta marítima establecida segundo o disposto no artigo 4 do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo.

8) «Certificados»:

a) No que atinxe aos buques de pasaxe de transbordo rodado e ás naves de pasaxe de gran velocidade que realizan travesías internacionais, os certificados de seguranza expedidos de conformidade co Convenio SOLAS 74 ou co Código de naves de gran velocidade, xunto cos pertinentes inventarios do equipo adxuntos.

b) No que atinxe aos buques de pasaxe de transbordo rodado e ás naves de pasaxe de gran velocidade que realizan travesías nacionais, os certificados de seguranza expedidos conforme o Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, xunto cos pertinentes inventarios do equipo adxuntos.

9) «Administración do Estado de abandeiramento»: as autoridades competentes do Estado en que estea abandeirado o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade.

10) «Travesía nacional»: toda travesía en zona marítima entre un porto español e o mesmo porto ou outro porto español.

11) «Compañía»: a persoa física ou xurídica que ten ao seu cargo as obrigacións e responsabilidades que impón o Código internacional de xestión da seguranza operacional do buque e a prevención da contaminación (Código IGS) na súa versión actualizada ou, nos casos en que non sexa aplicable o capítulo IX do Convenio SOLAS 74, o propietario do buque de pasaxe de transbordo rodado ou da nave de pasaxe de gran velocidade ou calquera outra persoa física ou xurídica, tales como o xestor naval ou o fretador en casco nu, a que o propietario encomendase a responsabilidade da explotación do buque de pasaxe de transbordo rodado ou da nave de pasaxe de gran velocidade.

12) «Inspector»: un empregado público ou calquera outra persoa facultada pola Dirección Xeral da Mariña Mercante para levar a cabo as inspeccións previstas neste real decreto que cumpra os criterios mínimos especificados no anexo XI do Real decreto

1737/2010, do 23 de decembro, e que responda da súa actividade inspectora ante a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou ante a capitanía marítima competente.

13) «Autoridade competente do Estado español», a Dirección Xeral da Mariña Mercante e as capitanías marítimas, xerarquicamente dependentes do dito centro directivo.

### **Artigo 3.** *Inspeccións preliminares.*

1. Con anterioridade á entrada en servizo dun buque de pasaxe de transbordo rodado ou dunha nave de pasaxe de gran velocidade nunha liña regular que se encontre no ámbito de aplicación deste real decreto, os servizos de Inspección adscritos á Dirección Xeral da Mariña Mercante ou á capitanía marítima competente levarán a cabo unha inspección preliminar, consistente na comprobación do cumprimento dos requisitos establecidos no anexo I e unha inspección, de conformidade co anexo II, para se asegurar de que o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de gran velocidade cumpren os requisitos necesarios para a seguranza da navegación nunha liña regular.

2. Por solicitude dun Estado membro, as compañías deberán facilitar probas de que os buques do punto 1 cumpren os requisitos do anexo I con antelación á inspección preliminar, pero sempre nun prazo non superior a un mes antes da inspección preliminar.

### **Artigo 4.** *Exencións á obrigação da inspección preliminar.*

1. En relación coas inspeccións preliminares, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderá non aplicar determinados requisitos ou procedementos dos anexos I e II que fosen utilizados en calquera recoñecemento ou inspección anual realizada polos servizos de Inspección da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou da capitanía marítima competente durante os seis meses anteriores, sempre que se seguisen os procedementos e as directrices pertinentes en materia de recoñecementos especificados no SARC ou outros procedementos establecidos para alcanzar o mesmo obxectivo. A Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente transmitirán a información correspondente á base de datos de inspeccións que se menciona no artigo 10.

2. Cando un buque de pasaxe de transbordo rodado ou unha nave de pasaxe de gran velocidade vaia adscribirse a outra liña regular, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderán ter en conta as inspeccións e recoñecementos xa realizados anteriormente no dito buque ou nave cando estaba en navegación nunha liña regular anterior que se encontre no ámbito de aplicación deste real decreto. Sempre que a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente consideren concluíntes estas inspeccións e recoñecementos anteriores e que estes sexan pertinentes para efectos das novas condicións de explotación, non será necesario realizar as inspeccións mencionadas no artigo 3, punto 1, con anterioridade á entrada en servizo do buque de pasaxe de transbordo rodado ou nave de gran velocidade no novo servizo regular.

3. Por petición dunha compañía, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderán confirmar por adiantado a súa conformidade coa pertinencia das inspeccións e recoñecementos anteriores para efectos das novas condicións de explotación.

4. Nos casos en que, debido a circunstancias imprevistas, exista unha necesidade de substituír urxentemente un buque de pasaxe de transbordo rodado ou unha nave de pasaxe de gran velocidade para garantir a continuidade do servizo, e non sexa de aplicación o punto 2, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderán permitir que o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave entren en servizo sempre que o recoñecemento visual e a verificación dos documentos non susciten dúbidas acerca de se o buque de pasaxe de transbordo rodado ou nave de pasaxe de gran velocidade cumpre as prescricións necesarias para a seguranza da navegación, e os servizos de inspección da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a

capitanía marítima competente completen a inspección preliminar prevista no artigo 3, punto 1, no prazo dun mes.

**Artigo 5.** *Inspeccións periódicas.*

1. Os servizos de inspección da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente realizarán unha vez cada doce meses unha inspección, de conformidade co anexo II, e unha inspección durante a navegación, non antes de transcorridos catro meses pero, como máis tarde, oito meses despois da inspección anteriormente mencionada, e incluírá os aspectos enumerados no anexo III e, de acordo coa estimación profesional do inspector, un número significativo dos elementos enumerados nos anexos I e II que garanta que o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade segue cumprindo todos os requisitos necesarios para a seguranza da navegación.

Para os efectos da inspección cada doce meses mencionada ao principio deste punto, considerarase como inspección preliminar aquela que se leve a cabo de conformidade co artigo 3.

2. A inspección cada doce meses do punto 1 anterior poderase levar a cabo xunto co recoñecemento anual que efectuarán os servizos de inspección da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente, sempre que se efectuase segundo os procedementos e directrices pertinentes en materia de recoñecementos especificados no SARC ou segundo outros procedementos deseñados para alcanzar o mesmo obxectivo.

3. Os servizos de inspección da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente efectuarán tamén unha inspección, de conformidade co anexo II, cada vez que o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade sexa obxecto de reparacións, alteracións ou modificacións de importancia, ou ben dun cambio de xestión, ou tamén, por último, cando sexa transferido a outra clase. Non obstante, en caso de cambio de xestión ou de transferencia de clase, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou capitanía marítima competente poderán dispensar o buque de pasaxe de transbordo rodado ou nave de pasaxe de gran velocidade da inspección mencionada ao principio do presente punto, tras ter en conta as inspeccións realizadas con anterioridade no buque de pasaxe de transbordo rodado ou na nave de pasaxe de gran velocidade, sempre que a seguranza para a navegación do dito buque ou nave non se vexa afectada por ese cambio ou transferencia.

**Artigo 6.** *Informe da inspección.*

1. Unha vez finalizada calquera inspección realizada de conformidade con este real decreto, o inspector redactará un informe conforme o disposto no anexo IX do Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro.

2. A información contida no dito informe enviarase á base de datos de inspeccións mencionada no artigo 10. Entregaráselle tamén unha copia do informe de inspección ao capitán do buque.

**Artigo 7.** *Rectificación de deficiencias, prohibición de saída e suspensión da inspección.*

1. A Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente adoptarán as medidas necesarias para que se emende calquera deficiencia confirmada ou detectada por unha inspección realizada de conformidade con este real decreto.

2. En caso de se detectaren deficiencias manifestamente perigosas ou que supoñan un perigo inmediato para a saúde, a vida ou a seguranza do buque de pasaxe de transbordo rodado ou da nave de pasaxe de gran velocidade, a súa tripulación e os pasaxeiros, a capitanía marítima competente adoptará motivadamente a medida de policía administrativa de prohibición de saída do buque de pasaxe ou da nave de pasaxe de gran velocidade («orde de prohibición de saída»), e notificarállela aos interesados. Entregaráselle tamén unha copia da dita orde ao capitán.

3. Non se levantará a orde de prohibición de saída ata que a deficiencia fose emendada a criterio da capitanía marítima competente, ou ata que tal órgano determinase que, cumprindo as condicións e requisitos impostos por el, o buque ou a nave pode saír ao mar sen risco para a seguranza e a saúde dos pasaxeiros ou da tripulación, nin para o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade, nin para outros buques.

4. Se unha deficiencia como a mencionada no punto 2 non se pode emendar inmediatamente no porto en que foi confirmada ou detectada, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderán autorizar o buque ou a nave a dirixirse a un estaleiro adecuado en que a deficiencia poida ser inmediatamente emendada.

5. En circunstancias excepcionais, cando o estado xeral dun buque de pasaxe de transbordo rodado ou dunha nave de pasaxe de gran velocidade sexa manifestamente deficiente, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderán suspender a inspección do dito buque de pasaxe de transbordo rodado ou nave ata que a compañía adopte as medidas necesarias para que o buque de pasaxe ou a nave de gran velocidade deixen de ser notoriamente perigosos para a seguranza e non representen un perigo inmediato para a vida ou a saúde da súa tripulación e dos pasaxeiros, ou para asegurarse de que cumpre os requisitos correspondentes dos convenios internacionais aplicables.

6. Se a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente acordan suspender a inspección de conformidade co punto 5, imporáselle automaticamente ao buque de pasaxe de transbordo rodado ou nave de pasaxe de gran velocidade unha orde de prohibición de saída segundo o disposto no punto 2, que se poderá levantar cando a inspección se restablecese e conclúise con éxito e cando se cumprisen as condicións establecidas no punto 3 do presente artigo e no artigo 9.2.

7. Para aliviar a conxestión nun porto, a capitanía marítima competente poderá autorizar o traslado dun buque de pasaxe de transbordo rodado ou nave de pasaxe de gran velocidade suxeitos a unha prohibición de saída a outra parte do mesmo porto, sempre que isto se poida facer de forma segura. Porén, o risco de conxestión dun porto non se poderá utilizar como criterio de decisión cando se resolva se se impón ou se levanta unha orde de prohibición de saída. As autoridades portuarias ou órganos portuarios autonómicos facilitarán a acollida de tales buques.

#### **Artigo 8. Dereito a recorrer.**

1. O réxime de recursos será o previsto no capítulo II do título V da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas.

O acto de prohibición de saída do buque será impugnabile enalzada ante a Dirección Xeral da Mariña Mercante, a través da capitanía marítima competente.

O recurso non suspenderá a inmovilización, salvo o disposto no artigo 117. 2 da citada lei.

2. A capitanía marítima competente informará o capitán do buque de pasaxe de transbordo rodado ou da nave de pasaxe de gran velocidade suxeitos a unha orde de prohibición de saída sobre os aspectos mencionados no punto 1 anterior. Cando, como consecuencia da interposición dun recurso, se revogue ou se modifique unha orde de prohibición de saída, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente velarán por que a base de datos de inspeccións mencionada no artigo 10 sexa inmediatamente actualizada en consonancia coa decisión adoptada en vía de recurso.

#### **Artigo 9. Custos.**

1. No caso de que as inspeccións a que se refiren os artigos 3 e 5 confirmen ou revelen deficiencias que xustifiquen unha orde de prohibición de saída, todos os gastos relacionados coas inspeccións serán por conta da compañía.

2. Non se levantará a orde de prohibición de saída ata que os custos se reembolsasen na súa totalidade ou se prestase unha garantía suficiente.

**Artigo 10.** *Transmisión de información á base de datos de inspeccións da Comisión Europea.*

1. A Dirección Xeral da Mariña Mercante estará conectada á base de datos de inspeccións da Comisión Europea, á cal transmitirá sen demora toda a información requirida para a aplicación do sistema de inspección previsto neste real decreto.

2. A Dirección Xeral da Mariña Mercante asegurarse de que a información relacionada coas inspeccións levadas a cabo de conformidade co disposto neste real decreto, incluídas as informacións relativas a deficiencias e ordes de prohibición de saída, se transfira sen demora á base de datos de inspeccións tan pronto como se cubra o informe de inspección ou se levante a orde de prohibición de saída. Polo que se refire aos pormenores da información, aplicaranse *mutatis mutandis* as disposicións do anexo XIII do Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro.

3. A Dirección Xeral da Mariña Mercante asegurarse de que a información transmitida á base de datos de inspeccións se valide no prazo de 72 horas para efectos da súa publicación.

**Artigo 11.** *Réxime sancionador.*

As infraccións fundadas nas deficiencias ou incumprimentos mencionados neste real decreto darán lugar á incoación do correspondente expediente sancionador, que se rexerá polo disposto no título IV do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011; pola Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, e pola normativa reguladora do procedemento sancionador en materia de mariña civil.

**Disposición derogatoria.** *Derrogación normativa.*

1. Queda expresamente derogado o Real decreto 1907/2000, do 24 de novembro, polo que se aproba o Regulamento sobre recoñecementos obrigatorios para garantir a seguranza da navegación de determinados buques de pasaxe.

2. Quedan, así mesmo, derogadas todas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto.

**Disposición derradeira primeira.** *Modificación do Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, aprobado polo Real decreto 1737/2010, do 23 de setembro.*

O Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, aprobado polo Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro, queda modificado como segue:

Un. Engádense tres puntos ao artigo 2.

«25. «buque de pasaxe de transbordo rodado»: un buque de pasaxeiros dotado de sistemas que permitan embarcar e desembarcar directamente os vehículos terrestres ou ferroviarios polos seus propios medios, con capacidade superior a doce pasaxeiros;

26. «nave de pasaxe de gran velocidade»: unha nave de pasaxeiros definida na regra 1 do capítulo X do Convenio SOLAS 74, que transporte máis de doce pasaxeiros;

27. «navegación de liña regular»: unha serie de travesías efectuadas por un buque de pasaxe de transbordo rodado ou unha nave de pasaxe de gran velocidade entre dous ou máis portos, ou unha serie de travesías con orixe e destino no mesmo porto sen escalas intermedias, xa sexa de acordo cun horario cofecido polo público ou ben cun grao de regularidade ou frecuencia que o convertan nunha serie sistemática recoñecible.»

Dous. No artigo 3. 1 engádese o parágrafo seguinte:

«Este regulamento aplicarase tamén ás inspeccións de buques de pasaxe de transbordo rodado e naves de pasaxe de gran velocidade efectuadas fóra dun porto ou dun ancoradoiro durante a navegación de liña regular, de conformidade co disposto no artigo 14 bis.»

Tres. No artigo 13, o parágrafo introdutorio ao punto 1 terá a seguinte redacción:

«O Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante e das capitanías marítimas, asegurarse de que os buques seleccionados para unha inspección, de conformidade co artigo 12 ou co artigo 14 bis, sexan obxecto dunha inspección inicial ou dunha inspección máis detallada atendendo aos criterios seguintes:»

Catro. Insírese un novo artigo 14 bis, coa seguinte redacción:

«Artigo 14 bis. *Inspección de buques de pasaxe de transbordo rodado e naves de pasaxe de gran velocidade efectuada durante a navegación de liña regular.*

1. Os buques de pasaxe de transbordo rodado e as naves de pasaxe de gran velocidade que prestan un servizo regular poderán optar ás inspeccións, de conformidade cos prazos e cos demais requisitos establecidos no anexo XVII.

2. Cando planifique inspeccións dun buque de pasaxe de transbordo rodado ou dunha nave de pasaxe de gran velocidade, o Ministerio de Fomento terá en consideración o programa de operacións e mantemento dese buque de pasaxe de transbordo rodado ou nave de pasaxe de gran velocidade.

3. Cando un buque de pasaxe de transbordo rodado ou unha nave de pasaxe de gran velocidade se sometan a unha inspección de conformidade co anexo XVII, tal inspección rexistrarse na base de datos de inspeccións e terase en conta para os fins dos artigos 10, 11 e 12, así como para o cálculo do cumprimento do compromiso de inspección de cada Estado membro. Esta inspección contabilizarase no número total de inspeccións anuais realizadas por cada Estado membro, de conformidade co disposto no artigo 5.

4. O artigo 9, punto 1, o artigo 11, letra a), e o artigo 14 non se aplicarán aos buques de pasaxe de transbordo rodado nin ás naves de pasaxe de gran velocidade adscritos a unha liña regular e inspeccionados de conformidade co presente artigo.

5. A Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente aseguraranse de que os buques de pasaxe de transbordo rodado ou as naves de pasaxe de gran velocidade que estean suxeitos a unha inspección adicional de conformidade co artigo 11, letra b), sexan seleccionados para unha inspección segundo o disposto no anexo I, parte II, 3A, letra c), e 3B, letra c). As inspeccións realizadas en virtude do presente punto non afectarán o intervalo de inspección establecido no punto 2 do anexo XVII.

6. O inspector da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderá acceder a que, no transcurso da inspección dun buque de pasaxe de transbordo rodado ou dunha nave de pasaxe de gran velocidade, o acompañe, en calidade de observador, un inspector do Estado do porto doutro Estado membro. Cando o pavillón do buque sexa o dun Estado membro, o Ministerio de Fomento invitará, logo de solicitude, un representante do Estado de pavillón a acompañar a inspección en calidade de observador.»

Cinco. Suprímese o punto 3 do artigo 15.

Seis. O artigo 16. 1 terá a seguinte redacción:

«1. O capitán marítimo competente denegará o acceso aos seus portos e ancoradoiros aos seguintes buques:



a) Aqueles que enarboren o pavillón dun Estado cuxo índice de inmovilizacións corresponda á lista negra establecida de acordo co MA de París sobre a base da información rexistrada na base de datos de inspeccións e publicada anualmente pola Comisión, e fose inmovilizado máis de dúas veces durante os 36 meses precedentes nun porto ou ancoradoiro dun Estado membro ou dun Estado parte do MA de París.

b) Aqueles que enarboren o pavillón dun Estado cuxo índice de inmovilizacións corresponda á lista gris establecida de acordo co MA de París sobre a base da información rexistrada na base de datos de inspeccións e publicada anualmente pola Comisión, e fose inmovilizado máis de dúas veces durante os 24 meses precedentes nun porto ou ancoradoiro dun Estado membro ou dun Estado parte do MA de París.

O parágrafo primeiro non será aplicable ás situacións descritas no artigo 22, punto 5.

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

Sete. Introdúcese un novo anexo XVII, e o actual anexo XVII («Táboa de correspondencias») pasa a ser o anexo XVIII, do seguinte teor:

## «ANEXO XVII

### **Inspección de buques de pasaxe de transbordo rodado e naves de pasaxe de gran velocidade nun servizo regular**

1.1 Antes de que un buque de pasaxe de transbordo rodado ou unha nave de pasaxe de gran velocidade comece a prestar servizo nunha liña regular a que sexa de aplicación este real decreto, os servizos de inspección da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente levarán a cabo unha inspección, de conformidade co artigo 3, punto 1, deste real decreto para se asegurar de que o buque ou a nave cumpren os requisitos necesarios para a seguranza da explotación dun servizo regular.

1.2 Cando un buque de pasaxe de transbordo rodado ou unha nave de pasaxe de gran velocidade pasen a prestar un servizo de liña regular distinto, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderán ter en conta as inspeccións previas realizadas durante os últimos oito meses no dito buque ou nave por outro Estado membro en relación con outro servizo de liña regular a que sexa de aplicación este real decreto, sempre que, en cada caso, os ditos órganos administrativos consideren que as mencionadas inspeccións previas son adecuadas para efectos das novas condicións de navegación e que, durante estas inspeccións, se cumpren os requisitos necesarios para garantir a seguranza da explotación dun servizo de liña regular. Non será necesario realizar as inspeccións previstas no punto 1.1 antes de que o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade comece a prestar servizo na nova liña regular.

1.3 Nos casos en que, debido a circunstancias imprevistas, se faga necesaria e urxente a rápida utilización dun buque de pasaxe de transbordo rodado ou dunha nave de pasaxe de gran velocidade en substitución doutro para garantir a continuidade do servizo e non sexa de aplicación o punto 1.2, a Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente poderán permitir que o buque ou nave entren en servizo sempre que a inspección visual e a verificación dos documentos non susciten dúbidas acerca de se o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade cumpren as prescricións necesarias para a seguranza da navegación, e que os citados órganos administrativos leven a

cabo a inspección prevista no artigo 3, punto 1, deste real decreto no prazo dun mes.

2. Os servizos de inspección da Dirección Xeral da Mariña Mercante ou a capitanía marítima competente, unha vez ao ano, pero non antes de catro meses e non máis tarde de oito meses a partir da inspección anterior, levarán a cabo unha inspección que inclúa os requisitos do anexo II deste real decreto e do Regulamento (UE) n.º 428/2010 da Comisión, segundo proceda, e outra inspección durante a navegación. Esta última inspección incluírá os elementos enumerados no anexo III deste real decreto e un número dos elementos enumerados nos anexos I e II da mencionada directiva que sexa suficiente, segundo o criterio profesional do inspector, para garantir que o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade seguen cumprindo todos os requisitos necesarios para a seguranza da navegación.

3. Cando un buque de pasaxe de transbordo rodado ou unha nave de pasaxe de gran velocidade non fosen inspeccionados de conformidade co establecido no punto 2, o buque ou a nave consideraranse como prioridade I.

4. Para os efectos do disposto no punto 2, letra a), do presente anexo, consideraranse como inspección unha inspección verificada de conformidade co punto 1.1.»

**Disposición derradeira segunda.** *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia atribuída ao Estado de maneira exclusiva polo artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución en materia de mariña mercante.

**Disposición derradeira terceira.** *Facultade de desenvolvemento.*

Autorízase o ministro de Fomento para ditar cantas disposicións resulten necesarias para o desenvolvemento e a aplicación deste real decreto.

**Disposición derradeira cuarta.** *Incorporación do dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao noso ordenamento xurídico interno a Directiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeo e do Consello, sobre un sistema de inspeccións para garantir a seguranza na explotación de buques de pasaxe de transbordo rodado e naves de pasaxe de gran velocidade en servizo regular e pola que se modifica a Directiva 2009/16/CE e se derroga a Directiva 1999/35/CE do Consello.

**Disposición derradeira quinta.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 20 de decembro de 2019.

FELIPE R.

O ministro de Fomento,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

## ANEXO I

### Requisitos específicos para buques en navegación de liña regular (conforme o disposto nos artigos 3 e 5)

Deberá verificarse o seguinte:

1. Que se lle facilitou ao capitán a información oportuna sobre os sistemas de guía para a navegación existentes en terra e outros sistemas de información que lle poidan axudar a dirixir a travesía con seguranza, antes de que o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade saia ao mar, e o capitán utiliza os sistemas de información e guía para a navegación creados polos Estados membros;
2. Que se aplican as disposicións pertinentes dos puntos 2 a 6 da Circular MSC 699, «Directrices revisadas sobre as instrucións de seguranza para os pasaxeiros», do 17 de xullo de 1995;
3. Que nun lugar de fácil acceso se exhibe un cadro coa organización das funcións a bordo que conteña:
  - a) o horario de servizos no mar e en porto, e
  - b) o número máximo de horas de traballo e mínimo de horas de descanso exixidas ao persoal de garda;
4. Que o capitán non ten limitada a súa capacidade para tomar calquera decisión que, de acordo co seu criterio profesional, resulte necesaria para a seguranza da navegación e o funcionamento do buque ou nave, en especial en condicións de mal tempo e mar bravo;
5. Que o capitán leva un rexistro das actividades e incidentes da navegación que sexan importantes para a seguranza da navegación;
6. Que toda avaría ou deformación permanente das portas exteriores do forro ou as correspondentes chapas do casco que poida afectar a integridade do buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade, e calquera deficiencia nos medios de suxeición das ditas portas, se notifican rapidamente tanto á Administración do Estado de abandeiramento como ao Estado reitor do porto, e se reparan prontamente a satisfacción destes;
7. Que se dispón dun plan de travesía actualizado antes da saída do buque de pasaxe de transbordo rodado ou da nave de pasaxe de gran velocidade e que na elaboración dese plan de viaxe se tiveron en conta todas as directrices recollidas na Resolución A.893(21) da Asemblea da OMI, do 25 de novembro de 1999, sobre «Directrices para a planificación de viaxes»;
8. Que a información xeral sobre os servizos e asistencia con que contan as persoas maiores e discapacitadas a bordo se lles dá a coñecer aos pasaxeiros e se mostra en formatos adecuados para quen sufra algunha deficiencia visual.

## ANEXO II

### Procedementos para inspeccións (conforme os artigos 3 e 5)

1. As inspeccións garantirán que se cumpren as prescricións legais, expedidas por ou en nome do Estado de abandeiramento, en particular as relacionadas coa construción, subdivisión e estabilidade, maquinaria e instalacións eléctricas, carga, estabilidade, protección contra incendios, número máximo de pasaxeiros, dispositivos salvavidas e transporte de mercadorías perigosas, radiocomunicacións e navegación. As inspeccións incluírán, para tal efecto:

- arranque do xerador de emerxencia,
- inspección da iluminación de emerxencia,
- inspección da fonte de alimentación de emerxencia das instalacións de radio,
- ensaio da instalación de megafonía,

- exercicio de loita contra incendios, incluída demostración da capacidade de utilizar traxes de bombeiros,
- funcionamento da bomba contraincendios de emerxencia, con dúas mangueras contraincendios conectadas ao colector,
- ensaio dos mandos a distancia de parada de emerxencia que controlan a subministración de combustible ás caldeiras e a maquinaria principal e auxiliar e accionan os ventiladores,
- ensaio dos mandos a distancia e mandos locais de peche das válvulas de bolboreta contraincendios,
- ensaio dos sistemas de detección de incendios e alarma contraincendios,
- ensaio de peche das portas contraincendios,
- accionamento das bombas de sentina,
- o peche das portas de anteparo estanco, tanto a distancia como mediante mando local,
- demostración de que os membros clave da tripulación están familiarizados cos plans de loita contra avarías,
- arriado e posta a flote de ao menos un bote de rescate e un bote salvavidas, posta en marcha e ensaio do sistema de propulsión e goberno destes, recuperación e colocación dos botes no seu posto de estiba a bordo,
- comprobación do inventario de todos os botes salvavidas e botes de rescate,
- ensaio dos aparellos de goberno principal e auxiliar do buque ou nave.

2. Nas inspeccións examinaranse o coñecemento e a eficacia dos tripulantes en relación cos procedementos de seguranza e en caso de emerxencia, mantemento, hábitos de traballo, seguranza dos pasaxeiros, procedementos da ponte e operacións relacionadas coa carga e cos vehículos. Comprobarase a capacidade dos mariñeiros de comprender e, de ser o caso, dar ordes e instrucións e informar os seus superiores na lingua de traballo común indicada no diario de navegación. Comprobarase a acreditación escrita de que os membros da tripulación superaron unha formación especial, en particular nas áreas seguintes:

- control de multitudes,
- familiarización,
- formación en seguranza destinada ao persoal que presta asistencia directamente á pasaxe nos espazos de pasaxeiros e, en particular, ás persoas maiores e discapacitadas en situación de emerxencia,
- xestión de crises e comportamento humano.

Na inspección determinarase se os sistemas de quendas provocan fatiga exaxerada, especialmente no persoal de garda.

3. Os títulos dos tripulantes que presten servizo nos buques incluídos no ámbito de aplicación deste real decreto cumprirán as disposicións do Real decreto 973/2009, do 12 de xuño, polo que se regulan as titulacións profesionais da mariña mercante.

### ANEXO III

#### **Procedementos para levar a cabo inspeccións durante a navegación de liña regular (conforme o artigo 5)**

Cando se realicen inspeccións durante un servizo regular, comprobarase o seguinte:

1. Información sobre os pasaxeiros.

Que non se supera o número de pasaxeiros que está autorizado a transportar o buque de pasaxe de transbordo rodado ou a nave de pasaxe de gran velocidade (no sucesivo, «buque») e que o rexistro da información sobre os pasaxeiros é conforme co Real decreto 665/1999, do 23 de abril, polo que se regula o Rexistro das persoas que viaxan a

bordo dos buques de pasaxe. Comprobarase como se facilita ao capitán a información sobre o número total de pasaxeiros e, de ser o caso, como son incluídos no total da viaxe de retorno os pasaxeiros que fagan unha travesía de ida e volta sen desembarcar.

2. Información sobre carga e estabilidade.

Que hai instaladas e se utilizan marcas de calado, segundo proceda. Comprobarase que se tomaron medidas para evitar a sobrecarga do buque e que non está somerxida a liña de carga de compartimentado apropiada. Verificarase que se avalía debidamente a carga e a estabilidade. Comprobarase que se pesaron de forma adecuada os vehículos e o resto da carga e que as cifras se transmiten ao capitán para a súa utilización nas avaliacións da carga e da estabilidade. Comprobarase que hai plans de loita contra avarías expostos permanentemente e que se lles facilitaron aos oficiais manuais sobre a loita contra avarías.

3. Seguraza para a navegación.

Que se segue o procedemento para garantir que o buque reúne as condicións de seguraza necesarias para saír ao mar antes de que saia de porto, o cal debe incluír un procedemento polo que se informe expresamente de que están pechadas todas as portas do forro estancas á auga e á intemperie. Comprobarase que todas as portas da cuberta de vehículos están pechadas antes de que o buque saia de porto ou permanecen abertas unicamente o tempo necesario para permitir pechar o helmo de porta de proa, verificaranse os mecanismos de peche das portas de proa, popa e costados, así como as luces indicadoras e cámaras de televisión de vixilancia que mostren a situación das ditas portas na ponte de navegación. Determinarase e notificarase toda dificultade no funcionamento das luces indicadoras, especialmente polo que se refire aos interruptores das portas.

4. Consignas de seguraza.

Que as consignas de seguraza rutineiras e a exhibición das instrucións para procedementos de emerxencia están no idioma ou idiomas adecuados. Comprobarase que ao principio da viaxe se dan as consignas de seguraza, e que estas se poden oír en todos os espazos públicos, incluídas as cubertas expostas, a que os pasaxeiros teñen acceso.

5. Anotacións no diario de navegación.

Que se examina o diario de navegación para comprobar se se anotaron o peche das portas estancas á auga e á intemperie situadas a proa, a popa e noutros lugares, os exercicios de peche das portas estancas de compartimentado, as probas do aparello de goberno, etc. Tamén se comprobará que se anotan os calados, francobordo e datos de estabilidade, así como a lingua común da tripulación.

6. Mercadorías perigosas.

Comprobarase a aplicación da normativa pertinente a toda carga perigosa ou contaminante. En particular, verificarase que se realizou unha declaración sobre as mercadorías perigosas e contaminantes transportadas, que existe un manifesto ou plano de estiba que mostra a súa situación a bordo, que o transporte desa carga particular está permitido en buques de pasaxe, e que as mercadorías perigosas e contaminantes están adecuadamente marcadas, etiquetadas, estibadas, suxeitas e separadas.

Comprobarase que os vehículos que transportan mercadorías perigosas ou contaminantes levan os rótulos indicativos adecuados e están ben suxeitos. Verificarase que, cando se transportan mercadorías perigosas ou contaminantes, hai dispoñible en terra unha copia do manifesto ou plano de estiba. Comprobarase que o capitán coñece as obrigacións en materia de notificación derivadas do Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece o sistema de seguimento e da información sobre o tráfico

marítimo, así como as instrucións sobre os procedementos de emerxencia e primeiros auxilios en caso de incidente con mercadorías perigosas ou contaminantes mariños. Comprobarase que os medios de ventilación das cubertas de vehículos están funcionando en todo momento, que incrementan a súa potencia cando os motores dos vehículos están en marcha e que hai instalado un sistema indicador que mostra na ponte se funciona a ventilación da cuberta de vehículos.

#### 7. Suxeición dos vehículos de mercadorías.

Comprobarase como están suxeitos os vehículos de mercadorías, por exemplo, estibados en bloque ou con trinca individual. Verificarase tamén se se proveron suficientes puntos de suxeición reforzados. Examinaranse os sistemas de suxeición dos vehículos de mercadorías en condicións de mal tempo ou cando se prevé temporal. Comprobarase o método de suxeición de autocares e motocicletas, se existe. Comprobarase a existencia dun manual de suxeición da carga a bordo do buque.

#### 8. Cubertas de vehículos.

Comprobarase se os espazos de categoría especial e de carga rodada son obxecto dun sistema de rondas ou están vixiados por circuío de televisión de modo que se poida observar o movemento dos vehículos en malas condicións meteorolóxicas e a entrada non autorizada de pasaxeiros. Verificarase que as entradas e portas contraincendios se manteñen pechadas e que se colocaron carteis de aviso para impedir a entrada de pasaxeiros nas cubertas de vehículos cando o buque está no mar.

#### 9. Peche das portas estancas.

Comprobarase que se seguen as indicacións que figuran nas instrucións operacionais en relación coas portas estancas de compartimentado. Verificarase que se realizan os exercicios prescritos. Confirmarase que o control das portas estancas desde a ponte se verifica, cando é posible, en modo «local». Comprobarase que as portas se manteñen pechadas en condicións de visibilidade restrinxida ou outras situacións perigosas. Comprobarase que se ensina aos tripulantes a maneira correcta de accionar as portas, e que estes son conscientes do perigo que entraña a súa mala utilización.

#### 10. Patrullas contraincendios.

Que existe un sistema eficiente de patrullas que permite detectar rapidamente calquera conato de incendio. As patrullas deben incluír os espazos de categoría especial onde non haxa instalado un sistema fixo de detección e alarma contraincendios. Estes espazos poden estar xa patrullados conforme o indicado no punto 8.

#### 11. Comunicacions en caso de emerxencia.

Que no cadro de obrigacións hai suficientes tripulantes para asistir os pasaxeiros en situación de emerxencia, que poden ser identificados con facilidade e que son capaces de comunicarse cos pasaxeiros se se produce unha emerxencia, tendo en conta unha combinación adecuada e apropiada dos factores seguintes:

- a) a lingua ou linguas apropiadas das principais nacionalidades dos pasaxeiros transportados nunha ruta concreta;
- b) a probabilidade de que a utilización dun vocabulario inglés elemental de instrucións básicas poida proporcionar un medio de comunicación cun pasaxeiro que necesite asistencia, en caso de que tal pasaxeiro e o membro da tripulación non compartan unha lingua común;
- c) a posible necesidade de comunicarse por algún outro medio nunha emerxencia (por exemplo, mediante unha demostración, sinais coas mans, ou chamando a atención sobre a localización de instrucións, postos de reunión, dispositivos salvavidas ou vías de evacuación, cando non resulte práctica a comunicación verbal);

d) a medida en que se impartiron aos pasaxeiros instrucións completas de seguranza na súa lingua ou linguas nativas;

e) as linguas en que se poidan difundir as consignas de seguranza durante unha emerxencia ou exercicio para transmitir aos pasaxeiros as orientacións esenciais e facilitar a asistencia a estes por parte da tripulación.

12. Lingua de traballo común aos tripulantes.

Que se estableceu unha lingua de traballo que garanta o comportamento eficaz da tripulación en relación coa seguranza, e que esta lingua de traballo se fai constar oportunamente no diario de navegación do buque.

13. Equipo de seguranza.

Que se realiza o mantemento dos dispositivos salvavidas e de loita contra incendios, incluídas as portas contraincendios e outros elementos de protección estrutural contra o lume que se poidan inspeccionar con facilidade. Que están permanentemente expostos os planos do sistema de loita contra incendios, ou que se lles facilitaron aos oficiais do buque manuais que conteñan unha información equivalente. Que a estiba dos chalecos salvavidas é correcta e que se identifican facilmente as localizacións dos chalecos salvavidas infantís. Que a carga dos vehículos non entorpece o funcionamento dos dispositivos de loita contra incendios, peches de emerxencia nin controis das válvulas de temporal, etc., que poidan estar situados nas cubertas de vehículos.

14. Equipamento de navegación e equipamento radioeléctrico.

Comprobarase o correcto funcionamento dos equipamentos de navegación e de comunicacións radioeléctricas, incluídas as radiobalizas de localización de sinistros (RLS).

15. Iluminación de emerxencia suplementaria.

Comprobarase que hai instalada unha iluminación de emerxencia suplementaria cando estea prescrito, e que se leva un rexistro dos seus fallos.

16. Medios de evacuación.

Que as vías de evacuación están marcadas de acordo coas prescricións aplicables e iluminadas tanto desde as fontes de enerxía eléctrica principal como desde as de emerxencia. Que se adoptaron medidas para evitar que os vehículos obstaculicen as vías de evacuación cando estas atravesan ou pasan polas cubertas de vehículos. Comprobarase tamén que se manteñen expeditas as saídas, en especial as das tendas libres de impostos, que ás veces están bloqueadas por un exceso de mercadorías.

17. Limpeza da cámara de máquinas.

Que a cámara de máquinas se mantén limpa, de conformidade cos procedementos de mantemento.

18. Eliminación e xestión de lixo.

Que os sistemas empregados para a manipulación e eliminación de lixo son satisfactorios.

Que exista e se cumpra o Plan de xestión de lixo.

Que se inspeccione o libro de lixo.

19. Plan de mantemento.

Que todas as compañías teñen unha serie de ordes permanentes, cun sistema de mantemento planificado, para todas as zonas relacionadas coa seguranza, incluídas as portas de proa e popa e as aberturas dos costados xunto cos seus mecanismos de peche,

así como a cámara de máquinas e o equipamento de seguraza. Que hai plans para a comprobación periódica de todos os elementos, co fin de manter as normas de seguraza ao nivel máis elevado posible. Que existen procedementos para rexistrar deficiencias e confirmar que se rectificaron, de modo que o capitán e a persoa designada en terra, que debe formar parte da xerencia da compañía, coñezan esas deficiencias e o feito de que se emendaron nun prazo especificado. Que a comprobación periódica do funcionamento dos mecanismos de peche das portas exteriores e interiores de proa inclúe os indicadores, os equipamentos de vixilancia e calquera embornal situado nos espazos entre o helmo de proa e a porta interior e, en especial, os mecanismos de peche e os sistemas hidráulicos asociados a eles.

## 20. Travesía.

Cando se realice unha travesía deberase aproveitar a ocasión para determinar se hai a bordo un número excesivo de persoas, se a dispoñibilidade de asentos é suficiente e se os corredores, escaleiras e saídas de emerxencia están bloqueados con equipaxes ou pasaxeiros sen asento. É necesario comprobar que non quedan pasaxeiros na cuberta de vehículos antes de que o buque saia ao mar e que non volven ter acceso a ela ata inmediatamente antes do amarre.