

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUDE PARA O TRANSPORTE
DE PRODUCTOS QUÍMICOS PERIGOSOS A GRANEL

*Certificado inicial, recoñecementos anual, intermedio
e de renovación*

1. Aplícanse os módulos 1 A, 2 A, 2 B, 2 C, 2 K, 3 A e 4 A.

2. Para este certificado, o sistema comportará a formación práctica dirixida sobre os aspectos que se indican a continuación, que corresponda ó persoal de avaliación técnica e de apoio (ETA) e ós inspectores sobre o terreo (IT):

a) ETA: aprobación de planos e manuais de conformidade co Código internacional para a construción e o equipo de buques que transportan produtos químicos perigosos a granel (CIQ).

b) IT: CIQ: recoñecemento inicial, informe e expedición de certificado; recoñecemento anual/intermedio e informe; recoñecemento de renovación, informe e expedición de certificado.

CERTIFICADO DE APTITUDE PARA O TRANSPORTE DE GASES LICUADOS
A GRANEL

*Certificado inicial, recoñecementos anual, intermedio
e de renovación*

1. Aplícanse os módulos 1 A, 2 A, 2 B, 2 C, 2 L, 3 A e 4 A.

2. Para este certificado, o sistema comportará a formación práctica dirixida sobre os aspectos que se indican a continuación, que corresponda ó persoal de avaliación técnica e de apoio (ETA) e ós inspectores sobre o terreo (IT):

a) ETA: aprobación de planos e manuais de conformidade co Código internacional para a construción e o equipo de buques que transportan gases licuados a granel (CIG).

b) IT: CIG: recoñecemento inicial, informe e expedición de certificado; recoñecemento anual/intermedio e informe; recoñecemento de renovación, informe e expedición de certificado.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ARQUEO (1969)

Certificado inicial

1. Aplícanse os módulos 1 A, 2 E e 4 A.

2. Para este certificado, o sistema comportará a formación práctica dirixida sobre os aspectos que se indican a continuación, que lle corresponda ó persoal de avaliación técnica e de apoio (ETA) e ós inspectores sobre o terreo (IT):

a) ETA: medición e cálculo do arqueo de conformidade co Convenio de arqueo de 1969; as resolucións pertinentes da OMI.

b) IT: recoñecemento das marcas e informe.

2210 *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. («BOE» 30, do 4-2-2003.)*

O artigo 149.1.20.^a da Constitución atribúe ó Estado a competencia exclusiva sobre a mariña mercante, materia que, en canto ó seu contido, delimita o 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 punto 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, respectivamente.

A Directiva 95/21/CE do Consello, do 19 de xuño de 1995, sobre o cumprimento das normas internacionais de seguridade marítima, prevención da contaminación e condicións de vida e de traballo a bordo, por parte dos buques que utilicen os portos comunitarios ou as instalacións situadas en augas baixo xurisdicción dos estados membros (control do Estado do porto), establecía os criterios comúns para a harmonización dos procedementos de inspección dos referidos buques por parte dos estados membros da Unión Europea. Así mesmo, en cumprimento da anterior, a Directiva 96/40/CE da Comisión, do 25 de xuño de 1996, fixou os requisitos para a tarxeta de identidade dos inspectores de control do Estado do porto.

Pola súa vez, a Directiva 98/25/CE do Consello, do 27 de abril de 1998, modificou a Directiva 95/21/CE, co obxecto de actualizalas datas de referencia ós convenios e instrumentos xurídicos internacionais relacionados no artigo 2 desta última, así como establecer medidas específicas a escala comunitaria para tratar os casos de incumprimentos relativos ó Código internacional de xestión da seguridade do buque e a prevención da contaminación (código ISM). Por outra parte, a referida Directiva 95/21/CE foi tamén modificada pola Directiva 98/42/CE da Comisión, do 19 de xuño de 1998, no sentido de redefinir e actualizalos criterios de selección dos buques que han de ser inspeccionados, o cal supuxo a modificación total ou parcial dos anexos I, II, III, IV e VI da mencionada Directiva 95/21/CE.

A incorporación ó ordenamento xurídico español das citadas directivas operouse mediante o Real Decreto 768/1999, do 7 de maio, polo que se aprobaba o Regulamento relativo ó control do cumprimento da normativa internacional sobre seguridade marítima, prevención da contaminación e condicións de vida e traballo nos buques estranxeiros que utilicen portos ou instalacións situadas en augas xurisdiccionais españolas.

A devandita norma foi modificada polo Real decreto 1828/2000, do 3 de novembro, que se aprobou coa finalidade de incorporar ó ordenamento xurídico español a Directiva 99/97/CE da Comisión, do 13 de decembro de 1999.

Con data do 19 de decembro de 2001 aprobouse a Directiva 2001/106/CE pola que se modifica a Directiva 95/21/CE. Esta nova directiva pretende, resumidamente, acoutar e obxectivala ampla marxe de discrecionalidade que ata agora se viña outorgando ás administracións marítimas dos estados membros para seleccionar buques de considerable antigüidade para facelos obxecto de inspeccións ampliadas, fixar directrices para efectuar tales inspeccións co fin de uniformalo seu alcance e contido, evita-la duplicación de inspeccións, poñendo en coñecemento dos inspectores as verificadas noutros portos comunitarios, incrementa-la transparencia da información que se publicará sobre os buques inspeccionados e inmovilizados, así como, finalmente, introducir algunhas outras novidades dun alcance máis puntual e limitado.

Este real decreto incorpora ó ordenamento xurídico español a Directiva 2001/106/CE e derroga integralmente os reais decretos 768/1999 e 1828/2000, a prol dunha maior claridade e da salvagarda da seguridade xurídica, dada a importancia das modificacións que a nova directiva introduce nas anteriores.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 24 de xaneiro de 2003,

DISPONGO:

Artigo único. *Aprobación do regulamento.*

Apróbase o regulamento, que se insire a continuación deste real decreto, polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, en aplicación das directivas 95/21/CE do Consello, do 19 de xuño de 1995; 96/40/CE da Comisión, do 25 de xuño de 1996; 98/25/CE do Consello, do 27 de abril de 1998, e 98/42/CE da Comisión, do 19 de xuño de 1998, 99/97/CE da Comisión, do 13 de decembro de 1999, e 2001/106/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de decembro de 2001, pola que se modifica a Directiva 95/21/CE.

Disposición adicional única. *Actualización do anexo VIII.*

O director xeral da Mariña Mercante actualizará periodicamente o formato da tarxeta á que se refire o punto 4 do artigo 15, en relación co anexo VIII, 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 en cada momento.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa singular.*

Quedan derogados o Real decreto 768/1999, do 7 de maio, polo que se aproba o Regulamento para o control do cumprimento da normativa internacional sobre seguridade marítima, prevención da contaminación e condicións de vida e traballo nos buques estranxeiros que utilicen portos ou instalacións situadas en augas xurisdiccionais españolas, e o Real decreto 1828/2000, do 3 de novembro, de modificación do anterior, así como cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación normativa.*

Autorízase o ministro de Fomento a dicta-las disposicións que resulten necesarias para o desenvolvemento e aplicación do regulamento que aproba este real decreto.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, o 24 de xaneiro de 2003.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,

FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO

Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois

Artigo 1. *Finalidade.*

Este regulamento ten como finalidade o logro dos seguintes obxectivos:

a) A redución do número de buques que incumpran as normas aplicables en augas nas que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdicción, incrementando a esixencia do cumprimento das normas internacionais de seguridade marítima, prevención da

contaminación e condicións de vida e de traballo a bordo dos buques.

b) O establecemento de normas de control de buques, harmonizando os procedementos de inspección e inmovilización, con respecto ós compromisos asumidos polas autoridades marítimas dos estados membros, en virtude do Memorando de París para o control dos buques polo Estado rector do porto.

Artigo 2. *Definicións.*

Para efectos deste regulamento e os seus anexos entenderase por:

a) Convenios:

1.º O Convenio internacional sobre liñas de carga de 1966 (LL 66).

2.º O Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (1974) (SOLAS 74) e RCL 1983, 524; ApNDL 8686.

3.º O Convenio internacional para previla contaminación polos buques (1973) e o Protocolo de 1978 do devandito convenio (MARPOL 73/78).

4.º O Convenio internacional sobre normas de formación, titulación e garda para a xente de mar (1978) (STCW 78).

5.º O Convenio sobre o Regulamento internacional para previlas abordaxes (1972) (COLREG 72).

6.º O Convenio internacional sobre arqueo de buques (1969) (arqueo 1969).

7.º O Convenio sobre normas mínimas da mariña mercante (1976) (OIT número 147).

8.º O Convenio internacional sobre responsabilidade civil por danos debidos á contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992).

Xunto cos protocolos e emendas dos devanditos convenios e os códigos conexas de carácter obrigatorio, que estean vixentes o 19 de decembro de 2001.

b) MA: o Memorando de París para o control dos buques polo Estado rector do porto, asinado en París o 26 de xaneiro de 1982, na versión vixente o 19 de decembro de 2001.

c) Buque: todo navío destinado á navegación marítima ó que sexa aplicable algún dos convenios e que enarbore pavillón distinto do pavillón español.

d) Instalación terminal costeira: unha plataforma fixa ou flotante que opera na plataforma continental española.

e) Inspector: unha persoa ó 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 porto, e responsable ante o devandito departamento.

f) Inspección: visita a bordo do buque para comprobar tanto a validez dos certificados regulamentarios e outros documentos, as condicións do buque, o seu equipo e tripulación, como as condicións de vida e de traballo da tripulación.

g) Inspección máis detallada: toda inspección na que o buque, o seu equipo e tripulación en conxunto ou, se procede, partes destes se someten a unha inspección a fondo nas circunstancias especificadas no punto 3 do artigo 6, no que se refire á construción do buque, equipamento, dotación de persoal, condicións de vida e de traballo e cumprimento dos procedementos de explotación do buque.

h) Inspección ampliada: unha inspección tal como se especifica no artigo 7.

i) Inmovilización: a prohibición oficial de que un buque se faga ó mar debido á comprobación de defi-

ciencias que, illadamente ou en conxunto, determinan que o buque non estea en condicións de navegar.

j) Detención dunha operación: a prohibición oficial de que un buque continúe unha operación debido á comprobación de deficiencias que, illadamente ou en conxunto, fan perigosa a continuación da devandita operación.

k) Código ISM ou CGS: o Código internacional de xestión da seguridade operacional do buque e a prevención da contaminación, ó que se refire a regra 1 do novo capítulo IX do anexo ó Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (1974) (SO-LAS 74), contido nas emendas que engaden o devandito anexo, publicadas no «Boletín Oficial del Estado» do 13 de maio de 1998.

Artigo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este regulamento será de aplicación a todo buque que faga escala ou estea ancorado nun porto ou instalación marítima en augas nas que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdicción, así como á tripulación do devandito buque.

Ningunha das disposicións deste artigo afectará os dereitos de intervención que conceden ó Estado español os convenios internacionais subscritos por este.

2. Cando se trate de buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, a Dirección Xeral da Mariña Mercante aplicará as disposicións pertinentes do convenio aplicable e, cando non exista este, tomará as medidas que resulten 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, en tal caso, o anexo I do Memorando de París para o control dos buques polo Estado rector do porto.

3. Cando se inspeccione un buque que enarbore pavillón dun estado que non sexa parte dun convenio, a Administración marítima garantirá que non se dea ó devandito 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.

4. Quedan excluídos do ámbito de aplicación deste regulamento os buques pesqueiros, buques de guerra, embarcacións auxiliares, buques de madeira de construción primitiva, buques propiedade dos estados utilizados con fins non comerciais e os iates de recreo non dedicados ó 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. *Obrigas de inspección.*

1. O Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante e das capitanías marítimas, inspeccionará, como mínimo, o 30 por cento da media anual do número de buques que entraran nos portos españois durante os tres últimos anos.

2. A orde de prioridade para a inspección dos buques será a seguinte:

a) Buques non suxeitos a inspección ampliada e un factor de selección publicado no sistema de información SIRENAC superior a 50, sempre que transcorra polo menos un mes desde a última inspección realizada nalgún porto situado nun estado signatario do Memorando de París de 1982 (MA).

b) Buques incluídos no epígrafe I do anexo I, con independencia do valor do factor de selección.

c) Buques incluídos no epígrafe II do anexo I, segundo a orde de prioridade resultante do factor de selección mencionado no sistema de información SIRENAC.

3. A Administración marítima absterase de inspeccionar os buques que xa o foran por calquera estado membro da Unión Europea nos seis meses precedentes, sempre que concorran as seguintes circunstancias:

- a) Que o buque non figure na lista do anexo I.
- b) Que non se denunciaren deficiencias nunha inspección anterior.
- c) Que non existan motivos fundados para levar a cabo unha inspección.
- d) Que o buque non se encontre nas circunstancias descritas no punto 2.a) deste artigo.

4. O establecido no punto anterior non será de aplicación a ningún dos controis operativos previstos especificamente nos convenios internacionais subscritos por España.

Artigo 6. *Procedemento de inspección.*

1. O contido mínimo das inspeccións será o seguinte:

- a) Comprobación dos certificados e documentos enumerados no anexo II que sexan esixibles ó buque inspeccionado.
- b) Exame das condicións xerais do buque, en particular da sala de máquinas e do aloxamento, e as condicións hixiénicas.

2. Os inspectores poderán examinar tódolos certificados e documentos, á parte dos enumerados no anexo II, que, conforme os convenios vixentes, deban levarse a bordo.

3. Cando, efectuadas as actividades inspectoras mencionadas nos puntos 1 e 2, existan motivos fundados para estimar que as condicións do buque, do seu equipo ou da súa tripulación incumpren substancialmente os requisitos esixidos por un convenio vixente, levarase a cabo unha inspección máis detallada, incluído un control ulterior do cumprimento dos aspectos operativos do buque.

Existen motivos fundados cando o inspector atopa elementos de proba, segundo o seu criterio profesional, de que o buque, o seu equipo ou a súa tripulación deben someterse a unha inspección máis detallada. No anexo III figura unha lista indicativa de motivos fundados.

4. En todo caso, deberán seguirse os procedementos e orientacións sobre o control de buques especificados no anexo IV que sexan de aplicación ó suposto concreto.

Artigo 7. *Inspección ampliada obrigatoria de determinados buques.*

1. Os buques incluídos na alínea A) do anexo V serán obxecto dunha inspección ampliada unha vez transcorrido un ano desde a última inspección ampliada que se efectuara nalgún porto situado nun Estado parte do Memorando de París (MA).

2. Os buques incluídos no punto 1 que sexan seleccionados con base no disposto no artigo 5.2.b) e c) serán obxecto dunha inspección ampliada.

No intervalo de tempo comprendido entre dúas inspeccións ampliadas poderase levar a cabo unha inspección ordinaria segundo o disposto no artigo 6

3. O capitán ou o navieiro dun buque incluído na alínea A) do anexo V que vaia facer escala nun porto español comunicará á capitanía marítima competente, cunha antelación mínima de tres días, ou antes de deixa-lo porto anterior, cando se preveña que a viaxe

durará menos de tres días, a información relacionada na alínea B) do anexo V, tras un período dun ano desde a última inspección ampliada.

O incumprimento do disposto no parágrafo anterior comportará a obriga de que o buque sexa obxecto dunha inspección ampliada no porto de destino.

4. Sen prexuízo do disposto no artigo 8, a Administración marítima española realizará unha inspección ampliada dos buques incluídos no punto 3 deste artigo que teñan un factor de selección igual ou superior a 7, cando fagan escala nun porto español e transcorreran polo menos seis meses desde a súa última inspección ampliada.

5. Os criterios para levar a cabo inspeccións ampliadas segundo as diversas categorías de buques contéñense na alínea C) do anexo V.

Artigo 8. *Procedemento a seguir cando determinados buques non poidan ser inspeccionados.*

1. Cando a Administración marítima española, por razóns de operatividade, non estea en condicións de inspeccionar un buque que se atope na situación descrita no artigo 5.2.a) ou de levar a cabo a inspección ampliada obrigatoria do artigo 7.4, informará sen demora ó sistema SIRENAC de que a devandita inspección non se levou a cabo.

Darase conta á Comisión cunha periodicidade semestral dos buques que se atopen nestes supostos, así como dos motivos para non os inspeccionar.

2. Tales supostos de falta de inspección non poderán superar nun ano natural o 5 por cento da media anual de buques que atracaran en porto español atópándose na situación descrita no punto 1, e non fosen inspeccionados, todo iso calculado sobre a base dos tres últimos anos nos que se dispoña de estatísticas.

3. Os buques do punto 1 serán obxecto das inspeccións ás que o devandito punto se refire no seu seguinte porto de escala na Unión Europea.

Artigo 9. *Medidas de denegación de acceso a determinados buques.*

Sen prexuízo do disposto no artigo 14.3, as capitánías marítimas, seguindo o procedemento descrito na alínea B) do anexo XII, denegarán o acceso a porto, salvo nos casos previstos no artigo 14.5, ós buques que se atopen nalgún dos dous supostos seguintes:

a) Que enarboren o pavillón dun estado incluído na lista negra que se publica no informe anual do MA e fosen inmovilizados en máis de dúas ocasións durante os dous últimos anos nalgún porto situado nun estado signatario do MA.

b) Que enarboren o pavillón dun estado descrito como de alto ou moi alto risco na citada lista e fosen inmovilizados en máis dunha ocasión durante os últimos tres anos nalgún porto situado nun estado signatario do MA.

A medida de prohibición de acceso será aplicable desde o momento en que se autorice o buque para abandonar o porto onde fose inmovilizado por segunda vez, no caso da alínea b), ou por terceira vez, no da alínea a).

Artigo 10. *Informe da inspección para o capitán.*

Finalizada a inspección, sexa esta ordinaria, máis detallada ou ampliada, o inspector elaborará un informe de inspección que conteña os datos do anexo X e entregará unha copia daquel ó capitán do buque.

Artigo 11. *Rectificación de deficiencias e inmovilización.*

1. Deberanse rectificar, de acordo cos convenios en vigor e á satisfacción das autoridades competentes, cantas deficiencias confirme ou detecte a inspección á que se refiren os artigos 5.2 e 7 deste regulamento.

2. Cando as deficiencias detectadas sexan manifestamente perigosas para a seguridade marítima, a saúde ou o medio mariño, o capitán marítimo procederá a inmovilizar o buque seguindo o procedemento establecido no artigo 13.1 deste regulamento e notificándoo ó servizo de practicaxe do porto, ou ben a paraliza-la operación na que se observaran as deficiencias.

Non se levantará a inmovilización nin a detención dunha operación ata que desapareza o perigo, ou ata que a devandita autoridade decida que, baixo determinadas condicións, o buque pode facerse ó mar ou pode continua-la operación interrompida, sen risco para a seguridade marítima nin para a saúde dos pasaxeiros e da tripulación, nin para outros buques, e sen que resulte ameazada a integridade do medio mariño.

3. Para valorar profesionalmente se un buque debe ou non ser inmovilizado, o inspector aplicará os criterios enunciados no anexo VI.

En todo caso, inmovilizaranse os buques que non estean equipados cun rexistrador de datos da travesía en estado de funcionamento, cando a súa utilización sexa obrigatoria segundo o disposto no anexo XIII.

Se non se puidese rectificar inmediatamente esta deficiencia no porto de inmovilización, a capitánía marítima, cumprindo os requisitos do artigo 14, poderá permitir que o buque se dirixa ó porto máis próximo no que sexa posible rectifícala devandita deficiencia ou requirir que sexa emendada no prazo máximo de trinta días.

4. En circunstancias excepcionais, cando o estado xeral dun buque incumpra notoriamente o esixido pola normativa de aplicación, a Dirección Xeral da Mariña Mercante poderá suspende-la inspección do devandito buque ata que os suxeitos responsables tomen as medidas necesarias para garantir que o buque cumpre os requisitos pertinentes dos convenios.

5. En caso de que as inspeccións mencionadas nos artigos 5.2 e 7 dean lugar á inmovilización do buque, a Dirección Xeral da Mariña Mercante informará por escrito inmediatamente, incluíndo copia do informe de inspección, á Administración do Estado o pavillón do cal enarbore o buque (a partir deste momento denominada «Administración do pavillón»), ou, cando iso non sexa posible, ó cónsul ou, no seu defecto, á representación diplomática máis próxima do Estado o pavillón do cal enarbore o buque, de tódalas circunstancias polas que se estimou necesario intervir.

Notificarase, ademais, cando proceda, ós inspectores designados ou organizacións recoñecidas responsables da expedición dos certificados de clasificación ou dos emitidos en nome do Estado do pavillón, de conformidade cos convenios internacionais.

6. O disposto neste regulamento entenderase sen prexuízo doutros requisitos esixidos polos convenios sobre os procedementos de notificación e información relativos ó control polo Estado do porto.

7. Cando a Administración marítima teña que levar a cabo algunha actuación das previstas neste regulamento, deberá evitar, na medida do posible, que os buques sexan inmovilizados ou atrasados indebidamente.

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.

Artigo 12. *Procedemento aplicable en caso de ausencia do certificado ISM.*

1. Cando a inspección revele a falta do certificado de xestión da seguridade ou da copia do documento demostrativo de cumprimento, ós que se refire a regra 4 do capítulo IX do Convenio SOLAS, a bordo dun buque ó que sexa de aplicación o código ISM, o inspector marítimo procederá a inmoviliza-lo buque.

Se non se observase ningunha outra deficiencia que xustifique a inmovilización do buque, nos termos establecidos no artigo 11.2 deste regulamento, e, en consecuencia, o acto de inmovilización se dictase unicamente por carece-lo buque dos documentos citados no parágrafo anterior, o dito acto poderá ser revogado de conformidade co disposto no artigo 105.1 da Lei 30/1992, co fin de evita-la conxestión do porto. Esta decisión será comunicada inmediatamente ás autoridades competentes dos demais estados membros da Unión Europea.

2. A carencia da documentación á que se fai referencia no punto 1, mesmo no suposto de que sexa revogado o acto de inmovilización do buque, deberá ser emendada como ordena o artigo 11.1 deste regulamento, dando lugar á iniciación do oportuno procedemento sancionador segundo o disposto no punto 1 do artigo 19.

Artigo 13. *Procedemento especial sumario de retención de buques e recursos.*

1. A inmovilización dun buque, prevista no artigo 11.2, levarase a cabo seguindo o procedemento que a seguir se indica:

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

No devandito acordo darase audiencia única ó intereso, comunicándolle o seu dereito a formular alegacións e a propoñer proba no prazo improrrogable de tres días, e acordarase a retención do buque como medida preventiva.

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, concluíndose o procedemento como se indica no parágrafo seguinte.

c) Practicada a proba e non presentándose alegacións, ou se, presentadas, non se solicitase o recibimento a proba, o capitán marítimo dictará 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.

2. O acordo de inmovilización adoptado polo capitán marítimo, así como o da prohibición de acceso, prevista nos artigos 9 e 14.3 serán susceptibles de recurso enalzada ante o director xeral da Mariña Mercante. O recurso non suspenderá a inmovilización, salvo o disposto no artigo 11.2 da Lei 30/1992.

3. O réxime de recursos será o previsto no capítulo II do título VII da Lei 30/1992.

4. A Administración marítima notificará ó capitán do buque o dereito a recorrer a que se refire o punto 2 deste artigo.

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

Artigo 14. *Seguimento das inspeccións e outras medidas.*

1. Cando as deficiencias mencionadas no punto 2 do artigo 11 non poidan corrixirse no porto de inspección, a capitanía marítima poderá permitir que o buque se dirixa ó estaleiro máis próximo dispoñible, elixido conxuntamente polo capitán do buque e a capitanía marítima, sempre que se cumpran as condicións impostas ó 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 ameazada a integridade do medio mariño.

2. Cando se dean as circunstancias mencionadas no punto 1, a capitanía marítima do porto no que se realizou a inspección notificará tódalas condicións da viaxe á autoridade competente do Estado en que estea situado o estaleiro, ás partes mencionadas no punto 5 do artigo 11, e a calquera outra autoridade, se procede.

A citada notificación farase conforme o establecido no anexo 2 do Memorando de París para o control dos buques polo Estado rector do porto.

A autoridade competente do Estado membro que reciba a notificación informará das medidas adoptadas á autoridade que remitira a información.

3. As capitanías marítimas denegarán o acceso ós portos españois tanto ós buques ós que se refire o punto 1, sempre que se fagan ó mar sen cumprilas condicións impostas por calquera dos estados membros no porto de inspección, ou que incumpran os requisitos aplicables dos convenios ó non se presentar no estaleiro indicado, como a todos aqueles buques carentes do certificado de xestión da seguridade ou da copia do documento demostrativo de cumprimento relativos ó Código ISM, ós que se permitira a saída co fin de evita-la conxestión do porto, ata que o propietario acredite a satisfacción da Administración marítima española que o buque cumpre plenamente os requisitos aplicables dos convenios.

4. Cando os buques mencionados se fagan ó mar sen cumprilas condicións impostas pola autoridade competente de calquera estado membro no porto de inspección, esta alertará inmediatamente as autoridades competentes de tódolos demais estados membros.

Cando os buques de referencia se fagan ó mar incumprindo a obriga de presentarse no estaleiro indicado, a autoridade competente do Estado membro onde radique este alertará inmediatamente as autoridades competentes de tódolos demais estados membros.

Se o estaleiro radícase nun país non comunitario, será o Estado membro que permitiu ó buque dirixirse ó devandito estaleiro quen notifique o incumprimento ós restantes estados membros.

Antes de denega-la entrada, o Estado español poderá evacuar consultas coa Administración do pavillón do buque de que se trate.

5. Non obstante o disposto no punto 3, a Administración marítima española poderá permiti-lo acceso a un porto determinado en caso de forza maior, consideracións prioritarias de seguridade, ou para reducir ou minimiza-lo risco de contaminación ou emenda-las deficiencias, sempre que o propietario, o navieiro ou o capitán do buque aplicaran as medidas axeitadas, a satisfacción da Administración marítima española, para garanti-la entrada segura do buque.

Artigo 15. *Perfil profesional dos inspectores.*

1. As inspeccións serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumpran os criterios de cualificación indicados no anexo VII.

2. Excepcionalmente, naqueles casos nos que a Administración marítima non dispoña dun número suficiente de inspectores cos coñecementos profesionais axeitados, o persoal adscrito a ela que leve a cabo as tarefas de inspección poderá estar asistido por calquera persoa que posúa a devandita cualificación.

3. Os inspectores e as persoas que os asistan non poderán ter ningún interese comercial nos portos nin nos buques nos que efectúen inspeccións. Tampouco poderán estar empregados en organizacións internacionais que expidan certificados estatutarios ou de clasificación, ou que realicen as supervisións necesarias para a expedición dos devanditos certificados ós buques, nin levar a cabo tarefas remuneradas con cargo ás devanditas organizacións.

4. Os inspectores serán portadores dun documento persoal ou tarxeta de identidade expedida pola Dirección Xeral da Mariña Mercante, segundo o modelo do anexo VIII.

Artigo 16. *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 atracado no seu porto presenta deficiencias que poidan afectar a seguridade do buque ou constitúan un risco notable de danos para o medio mariño, informarán inmediatamente a Dirección Xeral da Mariña Mercante, a través da capitanía marítima competente, así como ó servizo de practicaxe do porto.

Artigo 17. *Cooperación.*

1. 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 empresas implicadas, co fin de asegurar que a Dirección Xeral da Mariña Mercante obteña a necesaria información sobre os buques que fagan escala nos seus portos.

2. O Ministerio de Fomento cooperará e intercambiará información coas autoridades competentes dos demais estados membros e manterá o enlace operativo establecido a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante coa Comisión e o sistema de información SIRENAC, con base en Saint-Malo, Francia.

Para levar a cabo as inspeccións previstas nos artigos 5.2 e 7, os inspectores consultarán as bases de datos públicas e privadas sobre inspeccións de buques, accesibles a través do sistema de información EQUASIS.

3. A información mencionada no punto 2 será a especificada no anexo IV do Memorando de París para o control dos buques polo Estado rector do porto e a necesaria para dar cumprimento ó artigo 18 deste regulamento.

Artigo 18. *Información.*

1. A Dirección Xeral da Mariña Mercante fará públicos, polo menos cunha periodicidade mensual, os datos enumerados no punto I do anexo IX relativos ós buques que, durante o mes anterior, fosen inmovilizados nos portos españois ou ós que lles fose denegado o acceso a estes.

2. Os datos contidos nos puntos I e II do anexo IX, así como as informacións sobre os cambios, suspensións de clase ou desclasificación de buques ós que se refire o artigo 15.3 da Directiva 94/57/CE deberán facilitar e estar dispoñibles no sistema de información SIRENAC. Os devanditos datos e informacións faranse públicos a través do sistema de información EQUASIS o antes posible, unha vez concluída a inspección ou o levantamento da inmovilización.

3. O disposto neste artigo non prexulga as posibles responsabilidades do navieiro, do capitán e, en xeral, dos operadores do buque.

Artigo 19. *Infracción, sancións e reembolso dos custos.*

1. As accións e omisións que contraveñan o disposto neste real decreto constitúen infraccións administrativas tipificadas no capítulo III do título IV da Lei 27/92, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, e sancionadas no capítulo IV do citado título.

2. Unha vez incoado o procedemento sancionador de acordo co disposto no punto anterior, o órgano competente pronunciarase de inmediato sobre a necesidade de adoptar a medida preventiva de inmovilización do buque, coa finalidade de asegurar a eficacia da resolución que puidese recaer, ata que se constituía aval ou garantía abonda a xuízo do devandito 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 adecúan 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 ata estar satisfeita a sanción ou prestada garantía abonda.

3. 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 os recoñecementos efectuados a buques mercantes españois ou estranxeiros confirmen ou revelen deficiencias que teñan como consecuencia a medida de policía administrativa de prohibi-la navegación do buque, imporase como sanción accesoria á multa o pagamento de tódolos custos de inspección. O custo da hora de inspección é o determinado pola orde do ministro de Fomento do 21 de decembro de 2001.

Artigo 20. *Datos para o seguimento da aplicación.*

O Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante, facilitará á comisión a información enumerada no anexo XI, coa frecuencia indicada neste.

ANEXO I

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente (conforme o disposto no punto 2 do artigo 5)

I. *Factores prevalentes*

Con independencia do valor do factor de selección, considerarase prioritaria a inspección dos seguintes buques:

1. Buques respecto dos cales o práctico ou a autoridade portuaria notificaran deficiencias que poidan minugar a seguridade da navegación, en relación co Real decreto 1253/1997, do 24 de xullo, de incorporación

ó dereito español da Directiva 93/75/CE e o Real decreto 701/1999, de modificación do anterior, así como o artigo 16 deste regulamento.

2. Buques que incumpran o disposto nos reais decretos 1253/1997, do 24 de xullo, e 701/1999, do 30 de abril, antes mencionados.

3. Buques que foran obxecto dun informe ou notificación por parte doutro estado membro.

4. Buques que foran obxecto de denuncia polo capitán, un membro da tripulación ou calquera persoa ou entidade con interese lexítimo nos aspectos de seguridade relacionados co funcionamento do buque, as condicións de vida e traballo a bordo ou a prevención da contaminación, a menos que a Administración marítima española considere manifestamente infundada a dita denuncia. A identidade da persoa que presentara unha denuncia non deberá revelarse en ningún caso ó capitán nin ó navieiro do buque.

5. Buques nos que se dea algunha das seguintes circunstancias:

a) Terse visto implicados nunha abordaxe, ou ter varado ou embarrancado cando se dirixían ó porto.

b) Ter sidos acusados de incumprilas disposicións vixentes en materia de descarga de substancias nocivas ou perigosas.

c) Ter manobrado de forma errónea ou insegura, sen aplica-las medidas de separación de tráfico aprobadas pola Organización Marítima Internacional (OMI) ou outras prácticas de navegación seguras.

d) Ter operado de tal forma que impliquen un perigo para as persoas, os bens ou o medio mariño.

6. Buques clasificados que fosen suspendidos ou privados da súa clase por motivos de seguridade nos seis meses precedentes.

II. *Factor xeral de selección*

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente:

1. Buques que fagan escala por primeira vez ou tras unha ausencia igual ou superior a doce meses nun porto dun estado membro. Ó aplicar estes criterios os estados membros terán tamén en conta as inspeccións que realizaran os membros do Memorando de París. Cando se careza de información adecuada para cumprir esta obriga, os estados membros basearanse nos datos dispoñibles na base de datos SIRENAC e inspeccionarán os buques que non estean rexistrados nesta base a partir da entrada en vigor da devandita base de datos o 1 de xaneiro de 1993.

2. Buques que non fosen inspeccionados por ningún estado membro durante os últimos seis meses.

3. Buques ós cales expedira os certificados preceptivos de construción e equipamento do buque, conforme os convenios e os certificados de clasificación, unha organización que non está recoñecida en virtude da Directiva 94/57/CE do Consello, modificada pola Directiva 2001/105/CE.

4. Buques que enarboren pavillón dun estado que apareza na lista negra publicada no informe anual do Memorando de París.

5. Buques ós que se lles permitira abandona-lo porto dun estado membro con determinadas condicións tales como:

a) Emenda-las deficiencias antes de partir.

b) Emenda-las deficiencias no próximo porto de atraca-da.

c) Emenda-las deficiencias no prazo de catorce días.

d) Anomalías para as que se especificaron outras condicións.

Terase en conta se se adoptaron medidas relacionadas co buque e suprimiron tódalas anomalías.

6. Buques nos que unha inspección anterior comprobara a existencia de deficiencias, segundo o número das devanditas anomalías.

7. Buques que fosen inmovilizados nun porto anterior.

8. Buques que enarboren pavillón dun país que non ratificara tódolos convenios internacionais pertinentes previstos no artigo 2 deste regulamento.

9. Buques clasificados por sociedades de clasificación cunha porcentaxe de deficiencias superior á media.

10. Buques das categorías recollidas na alínea A) do anexo V.

11. Buques de máis de trece anos de idade.

No que respecta ós buques anteriormente enumerados, a autoridade competente determinará a orde de prioridade das inspeccións coa axuda do factor xeral de selección que figura no sistema de información SIRENAC, de conformidade coa sección 1 do anexo I do Memorando de París; a un factor maior corresponderá unha prioridade maior. O factor xeral de selección é igual á suma dos valores dos factores de selección aplicables, tal como se define no marco do Memorando de París. Os puntos 5, 6 e 7 só se aplicarán ás inspeccións efectuadas durante os últimos doce meses. O factor xeral de selección non deberá ser inferior á suma dos valores correspondentes ós puntos 3, 4, 8, 9, 10 e 11.

Non obstante, para os efectos do punto 4 do artigo 7, non se terá en conta o punto 10 para o factor xeral de selección.

ANEXO II

Lista de certificados e documentos que deben examinarse (mencionada no punto 1 do artigo 6)

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. Certificados de seguridade:
 - a) Certificado de seguridade para buque de pasaxe.
 - b) Certificado de seguridade de construción para buque de carga.
 - c) Certificado de seguridade de equipo para buque de carga.
 - d) Certificado de seguridade radioeléctrica para buque de carga.
 - e) Certificado de seguridade radiofónica para buque de carga.
 - f) Certificado de exención, incluída a lista de cargas segundo proceda.
 - g) Certificado de seguridade para buque de carga.
3. Certificado internacional de aptitude para o transporte de gases licuados a granel; certificado de aptitude para o transporte de gases licuados a granel.
4. 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.
5. Certificado internacional de prevención contra a contaminación por hidrocarburos.
6. Certificado internacional de prevención da contaminación para o transporte de substancias nocivas líquidas a granel.
7. Certificado internacional de francobordo (1966); certificado internacional de exención de francobordo.
8. Libro rexistro de hidrocarburos, partes I e II.
9. Libro rexistro de carga.
10. Documento determinante da dotación mínima de seguridade.
11. Certificados emitidos segundo o disposto no Convenio STCW.

12. Certificados médicos. Véxase o Convenio número 73 da Organización Internacional do Traballo (OIT) sobre revisións médicas da xente de mar.

13. Información sobre a estabilidade.

14. Copia do documento de cumprimento e certificado de xestión da seguridade, expedidos conforme o Código internacional de xestión da seguridade operacional do buque e a prevención da contaminación (SOLAS, capítulo IX).

15. Certificados respecto á resistencia do casco e ó estado da maquinaria, expedidos pola sociedade de clasificación de que se trate (só se esixirán cando o buque continúe tendo unha cota de clasificación nunha sociedade de clasificación).

16. Documento acreditativo do cumprimento das prescricións especiais aplicables ós buques que transporten mercadorías perigosas.

17. Certificado de seguridade e permiso de explotación para embarcación de alta velocidade.

18. Declaración ou lista especial de mercadorías perigosas, ou plano pormenorizado de estiba.

19. Diario de navegación do buque no que se rexistraran os exercicios, e libro de rexistro da inspección e mantemento dos dispositivos e medios de salvamento.

20. Certificado de seguridade para buque con fins especiais.

21. Certificado de seguridade para unidade móbil de perforación mar dentro.

22. No caso de petroleiros que realicen a última viaxe en lastre, rexistro do sistema de vixilancia e control das descargas de hidrocarburos.

23. Cadro de obrigas, plan de control de incendios e, no caso de buques de pasaxe, plan de contención de avarías.

24. Plan de emerxencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

25. Arquivo de informes sobre recoñecementos (no caso de graneleiros ou petroleiros).

26. Informes de anteriores inspeccións de control polo Estado rector do porto.

27. No caso dos buques de pasaxe de transbordo rodado, información sobre a relación A/A-max.

28. Documento de autorización para transporte de gran.

29. Manual de suxeición da carga.

30. Plan de xestión de lixos e libro rexistro de lixos.

31. Sistema de apoio para a toma de decisións dos capitáns de buques de pasaxe.

32. No caso dos buques de pasaxe que operan en rutas fixas, plan de cooperación SAR.

33. Lista das limitacións operacionais dos buques de pasaxe.

34. Caderno do graneleiro.

35. No caso de graneleiros, plan de carga e descarga.

36. Certificado de seguro ou calquera outra garantía financeira en materia de responsabilidade civil por danos debidos á contaminación por hidrocarburos (CLC, 1992).

ANEXO III

Lista indicativa de motivos fundados para levar a cabo unha inspección máis detallada (segundo o disposto no punto 3 do artigo 6)

1. Tratarse de buques definidos no punto I e nos subpuntos 3, 4, 5.b) e c) e 8 do punto II do anexo I.

2. Non cumprir axeitadamente o libro rexistro de hidrocarburos.

3. Observarse inexactitudes durante o exame dos certificados e demais documentación [véxase o punto 1.a) e o punto 2 do artigo 6 deste regulamento].

4. Existencia de indicios de que os membros da tripulación non poden cumprilo disposto no artigo 3 da orde do Ministerio de Fomento do 16 de marzo de 1998, de incorporación parcial ó dereito español da Directiva 94/58/CE do Consello, do 22 de novembro de 1994, relativa ó nivel mínimo de formación en profesións marítimas.

5. Existencia de probas de que as operacións de carga e outras operacións non se levan a cabo de xeito seguro ou de acordo coas directrices da OMI, como acontece, por exemplo, cando o contido de osíxeno no colector do gas inerte subministrado ós tanques de carga está por riba do nivel máximo prescrito.

6. A non presentación por parte do capitán dun petroleiro do rexistro do dispositivo de vixilancia e control de descarga de hidrocarburos para a última viaxe en lastre.

7. Non encontrarse a bordo un cadro de obrigas actualizado da tripulación ou descoñecemento por parte dalgún tripulante das súas obrigas en caso de incendio ou abandono do buque.

8. Terse emitido unha falsa alerta de socorro non seguida dos axeitados procedementos de anulación.

9. Non encontrarse a bordo os equipos primordiais que se prescriben nos convenios ou ben os textos dos devanditos convenios.

10. Resultar excesivamente insalubres as condicións a bordo.

11. Da-la impresión ou observarse indicios por parte do inspector de que existen deterioracións ou deficiencias graves no casco ou na estrutura que poden representar un risco para a integridade estrutural, a estanquidade ou a integridade á intemperie do buque.

12. Existir indicios 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 ben de que tales operacións non se efectuaron.

ANEXO IV

Procedementos para o control de buques (segundo o disposto no punto 4 do artigo 6)

1. Principios relativos á dotación de seguridade [Resolución A.890 (21) da OMI] e os seus anexos.

2. Disposicións do Código marítimo internacional sobre o transporte de mercadorías perigosas.

3. «Inspección das condicións de traballo a bordo dos buques» [publicación da Organización Internacional do Traballo (OIT)].

4. Anexo I «Procedementos para a supervisión polo Estado rector do porto» do MA de París.

ANEXO V

A) Categorías de buques suxeitos a inspección ampliada (segundo o disposto no punto 1 do artigo 7)

1. Buques cisterna para produtos químicos e gases dunha antigüidade superior a dez anos calculados a partir da data de construción que figure nos certificados de seguridade do buque.

2. Graneleiros dunha antigüidade superior a doce anos calculados a partir da data de construción que figure nos certificados de seguridade do buque.

3. Petroleiros con máis de 3.000 toneladas de arqueo bruto e de máis de quince anos calculados a partir da data de construción que figure nos certificados de seguridade do buque.

4. Buques de pasaxe dunha antigüidade superior a quince anos distintos dos buques de pasaxe a que se refiren as alíneas a) e b) do artigo 2 da Directiva

1999/35/CE do Consello, do 29 de abril de 1999, sobre un réxime de recoñecementos obrigatorios para garantir a seguridade na exploración de servizos regulares de transbordadores de carga rodada e naves de pasaxe de gran velocidade (Real decreto 1907/2000).

B) Información que deberá comunicarse á autoridade competente (en virtude do punto 3 do artigo 7)

- a) Nome.
- b) Pavillón.
- c) Número OMI de identificación do buque se procede.
- d) Peso morto.
- e) Data de construción do buque determinada conforme a consignada nos certificados de seguridade do buque.
- f) Para os buques cisterna:
 - 1.º Configuración: casco único, casco único con SBT, dobre casco.
 - 2.º Condicións dos tanques de carga e de lastre: cheos, baleiros, inertes.
 - 3.º Volume e natureza da carga.
- g) Hora probable de chegada ó porto de destino ou á estación de prácticos, tal como o require a autoridade competente.
- h) Duración prevista da escala.
- i) Operacións previstas.
- j) Visitas de inspección previstas e obras esenciais de mantemento e reparación que teñan que efectuarse durante a estadía no porto de destino.

C) Procedemento para a inspección ampliada de determinadas categorías de buques (segundo o disposto no punto 5 do artigo 7)

Na medida en que sexa materialmente practicable e tendo en conta as posibles limitacións que impoña a seguridade das persoas, do buque e do porto, a inspección ampliada deberá tratar, como mínimo, dos aspectos que figuran a continuación. Os inspectores deberán ter presente que pode poñerse en perigo a realización segura de determinadas operacións a bordo, por exemplo a carga, se se esixe a realización de probas cun efecto directo sobre estas, durante as devanditas operacións.

1. Buques en xeral (tódalas categorías da sección a):

Corte de corrente eléctrica e posta en marcha do xerador de emerxencia, inspección da iluminación de emerxencia.

Funcionamento da bomba contra incendios de emerxencia, con dúas mangueras conectadas ó conector principal.

Funcionamento das bombas de sentina.

Peche das portas estancas.

Arriado dun buque salvavidas.

Proba do sistema de parada a distancia de emerxencia de, por exemplo, caldeiras, ventiladores e bombas de combustible.

Proba do aparello de goberno incluído auxiliar.

Inspección da fonte de enerxía de emerxencia para as instalacións de radio.

Inspección e, na medida do posible, proba do separador da sala de máquinas.

2. Buques cisterna para produtos químicos e gases:

Ademais dos aspectos indicados no punto 1, no caso dos buques cisterna para produtos químicos e gases

consideraranse tamén parte da inspección ampliada os seguintes aspectos:

Dispositivos de seguridade e control dos tanques de carga relativos a temperatura, presión e nivel de enchadura.

Dispositivos de análise do osíxeno e explosímetro, incluíndo o seu calibrado.

Disponibilidade de equipamento de detección química (foles) con número apropiado de tubos detectores de gas axeitados para a carga transportada.

Equipo de cabina de salvamento que proporcione unha axeitada protección respiratoria e ocular, para tódalas persoas a bordo (se así o require a lista de produtos do Certificado internacional de aptitude ou o Certificado de aptitude para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases licuados a granel aplicable).

Comprobar que o produto transportado figura na lista do Certificado internacional de aptitude ou no Certificado de aptitude para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases licuados a granel aplicable.

A instalación fixa anti incendios en cuberta, xa sexa espuma, un produto seco ou outro, segundo o requira o produto transportado.

3. Graneleiros:

Ademais dos aspectos indicados no punto 1, no caso dos graneleiros consideraranse tamén parte da inspección ampliada os seguintes aspectos:

Posible corrosión do asento da maquinaria de cuberta.
Posible deformación ou corrosión das tapas de zapóns.

Posibles fisuras ou corrosión local nos anteparos transversais.

Acceso ás adegas de carga.

Verificación de que se atopan a bordo os seguintes documentos, inspección destes e confirmación de que foron sancionados polo Estado de pavillón ou pola sociedade de clasificación:

- a) Informes de inspección da estrutura.
- b) Informes de avaliación do estado do buque.
- c) Informes sobre as medicións da espesura.
- d) Documento descritivo considerado na resolución

A 744 (18) da OMI.

4. Petroleiros:

Ademais dos aspectos indicados no punto 1, no caso dos petroleiros consideraranse tamén como parte da inspección ampliada os seguintes aspectos:

Sistema fixo de extinción de incendios a base de espuma instalada en cuberta.

Equipo de extinción de incendios en xeral.

Inspección das válvulas cortalumes da sala de máquinas, o cuarto de bombas e as zonas onde se aloxa a tripulación.

Control da presión e contido de osíxeno do gas inerte.

Tanques de lastre: haberá de examinarse polo menos un dos tanques da zona de carga, nun primeiro momento desde o orificio de acceso ou desde o acceso á cuberta, e haberá de penetrarse nel se o inspector establece un motivo claro para continua-la inspección.

Verificación de que se atopan a bordo os seguintes documentos, inspección destes e confirmación de que foron sancionados polo Estado do pavillón ou pola sociedade de clasificación:

- a) Informes de inspección da estrutura.
- b) Informes de avaliación do estado do buque.
- c) Informes sobre as medicións da espesura.

d) Documento descriptivo considerado na resolución A 744 (18) da OMI.

5. Buques de pasaxe non recollidos na Directiva 1999/35/CE (Real decreto 1907/2000):

Ademais dos aspectos indicados no punto 1, no caso dos buques de pasaxe consideraranse tamén parte da inspección ampliada os seguintes aspectos:

Proba do sistema de detección de incendios e de alarma.

Control do peche correcto das portas cortalumes.

Proba do sistema de megafonía.

Simulacro antiincendios no que, como mínimo, se comprobren tódolos equipos de bombeiros e no que participará parte do persoal de fonda.

Demostración de que os tripulantes a función dos cales sexa especialmente importante estean ó corrente do plan de control de danos.

Se se considera oportuno, pode continuarse a inspección cando o buque estea de viaxe cara a ou desde porto español, co consentimento do capitán ou navieiro. Os inspectores non entorpecerán as operacións do buque nin crearán situacións que, en opinión do capitán, poidan poñer en perigo a seguridade dos pasaxeiros, da tripulación e do barco.

ANEXO VI

Criterios para a inmovilización dun buque (segundo o disposto no punto 3 do artigo 11)

Antes de determinar se as deficiencias descubertas durante unha inspección xustifican a inmovilización do buque correspondente, o inspector aplicará os criterios contidos nos puntos 1 (criterios principais) e 2 (aplicación dos criterios principais), que máis abaixo se expoñen.

No punto 3 (lista indicativa de deficiencias) inclúense exemplos de deficiencias que poden xustificar a inmovilización do buque (ve-lo punto 3 do artigo 11).

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

a) Se cumpriran debidamente as prescricións da regra I/11 (c) do SOLAS sobre a notificación á Administración do Estado no que está abandeirado o buque e o inspector designado da organización recoñecida responsable da expedición do pertinente certificado.

b) Antes de chegar a porto, o capitán ou o navieiro comunicaran á Administración marítima española os pormenores do accidente e as avarías sufridas, e facilitaránlle información sobre a obrigatoria notificación á Administración do Estado no que estea abandeirado o buque.

c) Se tomaran as medidas correctoras adecuadas no buque, a satisfacción da Administración marítima, e esta, 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 medio mariño.

1. Criterios principais:

Antes de emiti-lo seu dictame profesional sobre a inmovilización dun buque, o inspector aplicará os seguintes criterios:

a) Os buques con deficiencias en materia de seguridade para facerse ó mar serán inmovilizados na primeira inspección na que se comprobren as deficiencias, independentemente do tempo que deban permanecer en porto.

b) O buque quedará inmovilizado se as deficiencias son o suficientemente serias como para esixir unha nova

visita do inspector, co fin de que este se asegure de que, antes de que o buque se faga ó mar, foron emendadas.

O feito de que o inspector deba realizar unha nova visita ó buque determina a gravidade das deficiencias. Non obstante, non será sempre obrigatorio realizar unha nova visita. As autoridades comprobarán, preferentemente mediante unha visita posterior, que as deficiencias foron emendadas antes de que o buque se faga ó mar.

2. Aplicación dos criterios principais:

1.º Á hora de decidir se as deficiencias descubertas nun buque son suficientemente graves para esixir a súa inmovilización, o inspector valorará os seguintes elementos:

a) Se o buque dispón da documentación esixida.
b) Se o buque dispón da tripulación necesaria de acordo co documento relativo á dotación de seguridade.

2.º Durante a inspección o inspector examinará se, ó longo da viaxe, o buque ou a tripulación son capaces de:

a) Navegar en condicións seguras.
b) Gobernar, conducir e controlar con seguridade a situación do buque.

c) Operar na sala de máquinas en condicións de seguridade.

d) Mante-la súa propia capacidade de propulsión e goberno.

e) En caso de necesidade, combater os incendios con eficacia en tódalas partes do buque.

f) En caso de necesidade, abandonar o barco inmediatamente e en condicións de seguridade, así como efectuar as operacións de rescate.

g) Impedir a contaminación do medio mariño.

h) Mante-la estabilidade axeitada.

i) Manter suficientemente a estanquidade.

j) En caso de necesidade, comunicarse en situacións de emerxencia.

k) Proporcionar condicións adecuadas en materia de seguridade e saúde.

l) Proporcionar toda a información posible en caso de accidente.

Se a valoración dalgún destes elementos é negativa, tendo en conta tódalas deficiencias comprobadas, ponderarase a posible inmovilización do buque. A combinación de deficiencias de menor importancia tamén pode xustificar a inmovilización do buque.

3. Lista indicativa de deficiencias:

Co fin de asistilo inspector na aplicación destes criterios, facilítase a continuación unha lista indicativa de deficiencias, agrupadas en función dos convenios ou códigos aplicables, a natureza da cal se considera tan grave que xustifica a inmovilización do buque de que se trate.

Sen embargo, as deficiencias que poden motivar a inmovilización correspondentes ó ámbito de aplicación do Convenio STCW 78, enumeradas no punto 8.º deste punto 3. constitúen o único fundamento para a inmovilización en virtude deste convenio.

1.º Deficiencias de carácter xeral:

A falta dos certificados e documentos preceptivos esixidos polos instrumentos pertinentes. Non obstante, os buques que enarboren o pavillón de estados que non sexan parte nun convenio (instrumento pertinente) ou que non aplicaran outro instrumento pertinente non están obrigados a leva-los certificados e documentos establecidos polo convenio ou outro instrumento pertinente. Por conseguinte, a falta dos certificados ou documentos esixidos non debería ser por si mesma motivo para inmovilizar tales buques; sen embargo, en aplica-

ción da cláusula de «tratamento non máis favorable», esixírase o cumprimento substancial das disposicións antes de que o buque se faga ó mar.

2.º Deficiencias no ámbito do Convenio SOLAS (as referencias figuran entre paréntese):

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

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

c) Mal funcionamento do xerador de emerxencia, así como das luces, baterías e conmutadores.

d) Mal funcionamento do aparello de goberno principal e auxiliar.

e) Inexistencia, capacidade insuficiente ou deterioración grave dos equipos salvavidas individuais, do bote salvavidas e dos sistemas de arriado.

f) Ausencia, falta de conformidade ou deterioración substancial na medida en que non permita a utilización para a que está previsto do sistema de detección de incendios, as alarmas contra incendios, o equipo de loita contra os incendios, o sistema fixo de extinción de incendios, as válvulas de ventilación, os cortalumes, os dispositivos de peche rápido.

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

h) Ausencia, falta de conformidade ou deterioración grave dos sinais luminosos, visuais ou sonoros.

i) Ausencia ou mal funcionamento do equipo de radio para as comunicacións en situacións de perigo.

j) Ausencia ou mal funcionamento do equipo de navegación, tendo en conta as disposicións do capítulo V do Convenio SOLAS.

k) Ausencia de cartas de navegación corrixidas ou de calquera outra publicación náutica necesaria para a viaxe que se pretende realizar, tendo en conta que as cartas electrónicas poden utilizarse como substituto das físicas.

l) Ausencia de ventilación mecánica de gases, proporcionada pola utilización de ventiladores sen faísca, para os cuartos de bombas da carga (capítulo II, 2, do Convenio SOLAS).

m) Graves deficiencias das prescricións operacionais, como se describe na sección 5.5 do anexo 1 do Memorando de París.

n) O tamaño, a composición ou titulación da tripulación non se axustan ó especificado no documento sobre a dotación de seguridade.

ñ) Non realización do programa de mellorado de inspeccións, segundo o disposto na regra 2 do capítulo XI do Convenio SOLAS.

o) Carencia, mal funcionamento ou non funcionamento dun rexistrador de datos da travesía (RDT), cando o seu uso sexa obrigatorio.

3.º Deficiencias no ámbito do Código IBC (as referencias aparecen entre paréntese):

a) Transporte de substancias non mencionadas no certificado de aptitude ou falta de información sobre a carga (16.2).

b) Ausencia de dispositivos de seguridade de alta presión ou dano nestes (8.2.3).

c) Instalacións eléctricas que non sexan intrinsecamente seguras ou que non correspondan ás esixencias do código (10.2.3).

d) Fontes de ignición en lugares perigosos ós que se fai referencia no punto 10.2 (11.3.15).

e) Infraccións das esixencias especiais (15).

f) Superación da cantidade máxima autorizada por tanque (16.1).

g) Insuficiente protección térmica de produtos sensibles (16.6).

4.º Deficiencias no ámbito do Código IGC (as referencias aparecen entre paréntese):

a) Transporte de substancias non mencionadas no certificado de aptitude ou falta de información sobre a carga (18.1).

b) Ausencia de fechos nos camarotes ou espazos de servizo (3.2.6).

c) Anteparo non estanco ó gas (3.3.2).

d) Exclusas de ventilación defectuosas (3.6).

e) Válvulas de peche rápido defectuosas ou ausencia destas (5.6).

f) Válvulas de seguridade defectuosas ou ausencia destas (8.2).

g) Instalacións eléctricas que non sexan intrinsecamente seguras ou que non correspondan ás esixencias do código (10.2.4).

h) Ventiladores na zona de carga non operativos (12.1).

i) Alarmas de presión para os tanques de carga non operativos (13.4.1).

j) Instalación de detección de gases ou instalación de detección de gases tóxicos defectuosa (13.6).

k) Transporte de substancias que deben inhibirse sen certificado válido de inhibidor (17/19).

5.º Deficiencias no ámbito do Convenio internacional sobre liñas de carga:

a) Áreas importantes danadas ou oxidadas ou corrosión das pranchas e, como consecuencia, peso de auga adicional nas cubertas e o casco que afecten a navegabilidade ou a resistencia a soportar cargas locais, a menos que se levaran a cabo as reparacións temporais axeitadas para chegar a un porto no que realizar reparacións permanentes.

b) Un caso recoñecido de estabilidade insuficiente.

c) A carencia de información abonda e fiable, na forma autorizada, que permita ó 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 segura de estabilidade, e de modo que se evite calquera esforzo inaceptable sobre a estrutura do buque.

d) Ausencia, deterioración substancial ou carácter defectuoso dos sistemas de peche, dos dispositivos de peche dos zapóns e portas estancas.

e) Sobrecarga.

f) Ausencia ou imposibilidade de lectura das marcas de calados.

6.º Deficiencias no ámbito do anexo I do Convenio MARPOL (as referencias figuran entre paréntese):

a) Ausencia, deterioración grave ou mal funcionamento do equipo de filtrado de auga oleosa, do dispositivo de vixilancia e control de descargas de hidrocarburos, ou do sistema de alarma de 15 ppm.

b) Capacidade residual de decantación ou tanque de lamas insuficiente para a viaxe que se pretende realizar.

c) Libro de rexistro de hidrocarburos non dispoñible [20 (5)].

d) Instalación de canalizacións de derivación non autorizadas.

e) Carencia dos informes de inspección ou non conformidade destes coa regra 13 G (3) (b) do Convenio MARPOL.

7.º Deficiencias no ámbito do anexo II do Convenio MARPOL (as referencias figuran entre paréntese):

- a) Ausencia do manual P & A.
- b) Carga sen clasificar [3 (4)].
- c) Libro de rexistro de carga non dispoñible [9 (6)].
- d) Transporte de substancias oleosas sen que se satisfagan as esixencias ou sen un certificado debidamente emendado (14).
- e) Instalación de canalizacións de derivación non autorizadas.

8.º Deficiencias no ámbito do Convenio internacional sobre normas de formación, titulación e garda para a xente de mar:

- a) A dotación do buque non está en posesión dun título, non ten o título pertinente, non ten unha exención válida ou non presenta probas documentais de que enviou á Administración do Estado de abandeiramento do buque unha solicitude de referendo.
- b) Incumprimento das prescricións aplicables da Administración do Estado de abandeiramento do buque sobre a dotación de seguridade.
- c) As disposicións referentes ás gardas de navegación ou máquinas non se axustan ás prescricións especificadas respecto do buque pola Administración do Estado de abandeiramento.
- d) Ausencia nunha garda dunha persoa competente para manexa-lo equipo esencial para a seguridade da navegación e das radiocomunicacións e a prevención da contaminación do mar.
- e) Non acreditarse a aptitude profesional para o desempeño dos labores asignados á dotación respecto da seguridade do buque e a prevención da contaminación.
- f) Non dispoñerse tripulantes que descansaran o suficiente e sexan aptos para desempeña-las súas obrigas, respecto da primeira garda ó comezo da viaxe e para as gardas de substitución subseguintes.

9.º Deficiencias no ámbito dos convenios OIT:

- a) Alimentos insuficientes para viaxar ata o porto seguinte.
- b) Auga potable insuficiente para viaxar ata o porto seguinte.
- c) Excesiva falta de hixiene a bordo.
- d) Falta de calefacción nun barco que opere en zonas nas que as temperaturas poidan ser excesivamente baixas.
- e) 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.

10.º Deficiencias que poden non ser susceptibles de detención, pero para as que, por exemplo, haberán de suspenderse 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 abonda para dete-las operacións de carga.

ANEXO VII

Cráterios mínimos para inspectores (segundo o disposto no punto 1 do artigo 15)

1. O inspector deberá estar autorizado pola Dirección Xeral da Mariña Mercante para efectua-las inspeccións relativas ó control do estado do porto.

2. Os inspectores deberán cumprir unha das dúas series seguintes de requisitos:

1.º Primeira serie de requisitos:

A) Un mínimo dun ano de servico como inspector da Administración marítima española, encargado das tarefas de supervisión e certificación de acordo cos convenios.

B) Titulación: a das alíneas a), b) ou c), que a seguir se expoñen:

a) Título de capitán, que capacite a devandita persoa para exercer-lo mando dun buque de arqueo bruto igual ou superior a 1.600 toneladas, conforme o Convenio STCW, regra II/2.

b) Título de maquinista naval xefe, que o capacite para desempeña-la devandita función a bordo dun buque a máquina propulsora principal do cal teña unha potencia igual ou superior a 3.000 kW, conforme o Convenio STCW, regra III/2.

c) Título de enxeñeiro naval, enxeñeiro industrial mecánico ou enxeñeiro nalgunha especialidade relacionada co sector marítimo, e traballar como tal durante cinco anos como mínimo.

C) Os inspectores mencionados nas alíneas a) e b) deberán traballar durante un período mínimo de cinco anos no mar como oficiais na sección de ponte ou na sección de máquinas, respectivamente.

2.º Segunda serie de requisitos:

a) Ter unha titulación universitaria axeitada ou unha formación equivalente.

b) Ter recibido formación e titulación nunha escola de inspectores sobre seguridade de buques.

c) Ter traballado polo menos dous anos como inspector de seguridade de buques, ó servico da Administración marítima española, ocupándose en tarefas de recoñecemento e certificación de acordo cos convenios.

3. Acreditar capacidade de comunicación verbal e por escrito, en lingua inglesa, cos tripulantes.

4. Ter coñecementos adecuados das disposicións dos convenios internacionais e dos procedementos pertinentes sobre o control polo Estado do porto.

5. Aceptaranse tamén inspectores que non reúnan os criterios citados se na data de entrada en vigor deste regulamento están ó servico da Administración marítima española en tarefas relativas ó control dos buques polo Estado do porto.

ANEXO VIII

Requisitos para a tarxeta de identidade dos inspectores de control do estado do porto (á que se refire o punto 4 do artigo 15)

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

1. Referencia a que aquela a expide a 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 realiza-las 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 rector do porto, de acordo coa normativa pola que se incorpora ó Dereito español a Directiva 95/21/CE e as súas modificacións posteriores.

ANEXO IX

Publicación de información relativa ás immobilizacións e inspeccións nos portos dos estados membros

I. A información publicada segundo o disposto no punto 1 do artigo 18 incluíra os datos seguintes:

- Nome do buque.
- Número OMI.
- Tipo de buque.
- Tonelaxe bruta.
- Ano de construción, determinado sobre a base da data indicada nos certificados de seguridade do buque.
- Nome e enderezo do propietario ou do navieiro do buque.
- No caso de buques que transporten cargamentos líquidos ou sólidos a granel, nome e enderezo do fretador responsable da selección do buque e tipo de fretamento.
- Estado do pavillón.
- Sociedade ou sociedades de clasificación, se procede, que expedisen os certificados de clasificación de buques, se os houbese.
- Sociedade ou sociedades de clasificación ou calquera outra parte que expedisen a este buque certificados conforme os convenios aplicables en nome do Estado do pavillón mencionando os certificados expedidos.
- Porto e data da última inspección ampliada e mención de se se ordenou unha immobilización, se é o caso.
- Porto e data da última inspección especial e mención da organización que efectuou a inspección.
- Número de immobilizacións nos últimos vinte e catro meses.
- País e porto de immobilización.
- Data de levantamento da immobilización.
- Días de duración da immobilización.
- Número de deficiencias comprobadas e motivos da immobilización en termos claros e explícitos.
- Descrición das medidas de seguimento da immobilización adoptadas pola autoridade competente e, se é o caso, pola sociedade de clasificación.
- Indicación, se é o caso, da responsabilidade da sociedade de clasificación ou de calquera outro organismo privado que efectuara a inspección, con respecto ás deficiencias que, soas ou en combinación con outras causas, provocaran a immobilización.
- Descrición das medidas adoptadas no caso dun buque autorizado a proseguir a súa ruta ata o estaleiro de reparación máis próximo, ou ó que se lle negara a entrada nun porto da Comunidade.
- Se ó buque se lle denegou o acceso a portos españois, indicación dos motivos, en termos claros e precisos.

II. A información relativa ós buques inspeccionados, que se publica segundo o disposto no punto 2 do artigo 18, comprenderá os elementos seguintes:

- Nome do buque.
- Número de OMI.
- Tipo de buque.
- Tonelaxe bruta.
- Ano de construción.
- Nome e enderezo do propietario ou do navieiro do buque.
- 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.
- Estado do pavillón.
- Sociedade ou sociedades de clasificación, se procede, que expedisen os certificados de clasificación do buque, se os houbese.
- Sociedade ou sociedades de clasificación ou calquera outra parte que expedira a este buque certificados con-

forme os convenios aplicables en nome do Estado do pavillón, mencionando os certificados expedidos.

País, porto e data da inspección.

Número de deficiencias e natureza destas.

ANEXO X

Informe da inspección elaborado en aplicación do artigo 10

O informe de inspección incluíra 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.
6. Número OMI.
7. Distintivo de chamada.
8. Tonelaxe bruta.
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, se procede, que expedisen os certificados de clasificación do buque, se os houbese.
12. Sociedade ou sociedades de clasificación ou calquera outra parte que expedira a este buque certificados conforme os convenios aplicables en nome do Estado do pavillón.
13. Nome e enderezo do propietario ou do navieiro 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 final de redacción do informe de inspección.
16. Indicación de que a información detallada relativa a inspeccións ou immobilizacións pode ser publicada.

II. Información relativa á inspección:

1. Certificados expedidos en aplicación dos convenios internacionais 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. Indicación do tipo de inspección (inspección, inspección máis detallada, inspección ampliada).
4. Natureza das deficiencias.
5. Medidas adoptadas.

III. Información suplementaria en caso de immobilizacións:

1. Data da decisión de immobilización.
2. Data de levantamento da immobilización.
3. Natureza das deficiencias que xustificaron a decisión de immobilización (referencias ós convenios cando corresponda).
4. Información sobre a última visita intermedia ou anual.
5. Indicación, se é o caso, da responsabilidade da sociedade de clasificación ou de calquera outro organismo privado que efectuara a inspección, con respecto

ás deficiencias que, soas ou en combinación con outras causas, provocaran a inmovilización.

6. Medidas adoptadas.

ANEXO XI

Datos suministrados no marco do control da aplicación, segundo o disposto no artigo 20

1. Cada ano, como moito o 1 de abril, a Administración marítima española subministrará á Comisión os datos seguintes relativos ó ano precedente.

1.1 Número de inspectores que traballan pola súa conta no marco do control de buques polo Estado do porto.

A información transmitirase á Comisión utilizando o modelo de cadro seguinte:

Porto/zona	Número de inspectores a tempo completo	Número de inspectores a tempo parcial (1)	Conversión en tempo completo
Porto de X			
Porto de Y			
Total			

(1) Cando as inspeccións efectuadas polos inspectores no marco do control polo Estado do porto só constitúan unha parte da carga de traballo dos devanditos inspectores, o número total de inspectores que se fixe adaptárase de modo que indique o número equivalente de inspectores a tempo completo.

Estes datos subministraranse a nivel nacional e para cada un dos portos considerados. Para os fins do presente anexo, entenderase por porto un porto individual e a zona xeográfica cuberta por un inspector ou por un equipo de inspectores, incluídos se é o caso varios portos individuais. O mesmo inspector pode ser chamado a intervir en máis dun porto/zona xeográfica.

1.2 Número total de buques que entraron nos seus portos a nivel nacional.

2. A Administración marítima española:

a) Subministrará á Comisión cada seis meses a lista detallada dos movementos de buques, sen incluí-los servizos regulares de transbordadores, que entraron nos seus portos, cos números OMI dos buques e as datas de chegada; ou ben,

b) Proporcionarán ó SIRENAC os números OMI e as datas de chegada dos buques, sen incluí-los servizos regulares de transbordadores, que entraron diariamente nos seus portos.

A Administración marítima española proporcionará á Comisión a lista de servizos regulares de transbordadores mencionados nas alíneas a) e b) nun prazo de seis meses a partir da data en que empece a aplicarse este real decreto, e posteriormente cada vez que se produzan cambios nos devanditos servizos.

ANEXO XII

A) Categorias de buques sometidos á prohibición de acceso ós portos comunitarios (segundo o artigo 9)

1. Buques cisterna para produtos químicos e gases.
2. Graneleiros.
3. Petroleiros.
4. Buques de pasaxe.

B) Procedementos para a prohibición do acceso ós portos da Comunidade

1. Cando concorran as circunstancias descritas no artigo 9, o capitán marítimo do porto en que se dictara a segunda ou a terceira inmovilización do buque, segundo o caso, notificará por escrito ó capitán e ó propietario ou navieiro do buque a orde de prohibición de acceso do buque.

A capitania marítima informará tamén a Administración do Estado do pavillón, a sociedade de clasificación interesada, os outros estados membros, a Comisión Europea, o Centro Administrativo de Asuntos Marítimos e a Secretaría do Memorando de París.

A orde de prohibición de acceso producirá efectos desde o momento en que o buque sexa autorizado a abandonar-lo porto trala rectificación das deficiencias que causaran a inmovilización.

2. Para levanta-la orde de prohibición do acceso, o propietario ou navieiro dirixirá unha petición formal á capitania marítima que impuxera a prohibición de acceso. Esta petición deberá ir acompañada dun certificado da Administración do Estado do pavillón de que o buque cumpre plenamente as disposicións aplicables dos convenios internacionais. A petición de levantamento da prohibición de acceso tamén deberá ir acompañada, se procede, dun certificado da sociedade de clasificación en que estea rexistrado o buque no que se mostre que o buque é conforme as normas de clasificación especificadas pola devandita sociedade.

3. A orde de prohibición de acceso só poderá levantarse tras unha nova inspección do buque, no porto acordado polos inspectores da capitania marítima que impuxera a prohibición de acceso, sempre que se demostre satisfactoriamente ante esta que o buque cumpre plenamente os requisitos aplicables dos convenios internacionais.

Cando o citado porto estea na Unión Europea, a autoridade competente do Estado membro do porto de destino poderá autoriza-lo buque, co consentimento da capitania marítima que impuxera a prohibición de acceso, a navegar ata ese porto, unicamente para os efectos de comprobar que o buque satisfai os requisitos contemplados no punto 2.

A nova inspección consistirá nunha inspección ampliada que deberá incluír, como mínimo, os puntos correspondentes da sección C) do anexo V.

Tódolos custos desta inspección serán sufragados polo propietario ou polo navieiro.

4. Se os resultados da inspección ampliada satisfán ó Estado membro conforme o punto 2, levantarase a prohibición do acceso. Informarase diso por escrito o propietario ou o navieiro do buque.

A capitania marítima competente tamén informará por escrito da súa decisión a Administración do Estado do pavillón, a sociedade de clasificación interesada, os outros estados membros, a Comisión Europea, o Centro Administrativo de Asuntos Marítimos e a Secretaría do Memorando de París.

5. A información sobre os buques ós que se prohibira o acceso ós portos da Unión Europea estará dispoñible no sistema SIRENAC e publicárase de acordo co disposto no artigo 18 e no anexo IX.

ANEXO XIII

Exixencias internacionais e comunitarias relativas ós rexistradores de datos da travesía

1. Os buques pertencentes ás seguintes categorías que fagan escala nun porto dun estado membro da Unión Europea deberán estar equipados cun rexistrador de datos da travesía que cumpra as normas de funciona-

mento consideradas na Resolución da OMI A 861 (20) e as normas en materia de probas consideradas na Norma n.º 61996 da Comisión Electrónica Internacional (CEI):

a) Buques de pasaxe construídos a partir do 1 de xullo de 2002.

b) Transbordadores de carga rodada de pasaxeiros, construídos antes do 1 de xullo de 2002, como moito na data do primeiro recoñecemento que se efectúe a partir do 1 de xullo de 2002.

c) Buques de pasaxe distintos dos transbordadores de carga rodada construídos antes do 1 de xullo de 2002, como moito o 1 de xaneiro de 2004.

d) Buques distintos dos buques de pasaxe cun arqueo bruto igual ou superior ás 3.000 toneladas e construídos a partir do 1 de xullo de 2002.

2. Os buques pertencentes ás seguintes categorías e construídos antes do 1 de xullo de 2002, que fagan escala nun porto dun estado membro da Unión Europea, deberán estar equipadas cun rexistrador de datos da travesía que cumpra as normas pertinentes da OMI.

a) Buques de carga cun arqueo bruto igual ou superior ás 20.000 toneladas, como moito, na data fixada pola OMI ou, a falta de decisión da OMI, como moito, o 1 de xaneiro de 2007.

b) Buques de carga cun arqueo bruto igual ou superior ás 3.000 toneladas, pero inferior ás 20.000 toneladas, como moito, na data fixada pola OMI ou, a falta de decisión da OMI, como moito, o 1 de xaneiro de 2008.

perigosas, aprobado polo Real decreto 363/1995, do 10 de marzo (fichas de datos de seguridade). A súa aplicación permitirá mellora-los criterios técnicos que deben utiliza-los responsables da comercialización dunha substancia química para elabora-las citadas fichas.

Mediante este real decreto incorpórase parcialmente ó noso ordenamento xurídico o establecido na Directiva 2001/58/CE, no referente ás substancias perigosas.

Este real decreto dítase ó abeiro do disposto no artigo 149.1.16.^a e 23.^a da Constitución e de acordo co establecido no artigo 40, puntos 5 e 6, da Lei 14/1986, do 25 abril, xeral de sanidade.

Na súa virtude, por proposta dos ministros de Sanidade e Consumo, de Medio Ambiente e de Ciencia e Tecnoloxía, oídos os sectores afectados, de acordo co Consello de Estado e logo da deliberación do Consello de Ministros, na súa reunión do día 24 de xaneiro de 2003,

DISPOÑO:

Artigo único. *Modificación do Regulamento sobre notificación de substancias novas e clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas, aprobado polo Real decreto 363/1995, do 10 de marzo.*

1. O punto 1 do artigo 23 do Regulamento sobre notificación de substancias novas, clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas substitúese polo texto seguinte:

«Co fin de adoptar un sistema de información dirixido principalmente ós usuarios profesionais que lles permita toma-las medidas necesarias para a protección da saúde e da seguridade no lugar do traballo, o responsable da comercialización dunha substancia perigosa, xa se trate do fabricante, do importador ou do distribuidor, deberá dispoñer dunha ficha de datos de seguridade no momento da comercialización. Unha copia desta entregárase ó Ministerio de Sanidade e Consumo, que a manterá á disposición do Ministerio de Medio Ambiente e das comunidades autónomas que o soliciten.

A devandita ficha poderá facilitarse mediante papel, ou preferiblemente en formato electrónico, sempre que o destinatario dispoña do equipo necesario.

O responsable da comercialización dunha substancia química, xa se trate do fabricante, do importador ou do distribuidor, deberalle facilitar ó destinatario da substancia que sexa usuario profesional a citada ficha de datos de seguridade na que figure a información especificada no punto 3 deste artigo e no anexo XI, en caso de que a substancia estea clasificada como perigosa de acordo con este regulamento.

As informacións proporcionaranse de forma gratuita e nunca máis tarde da primeira entrega da substancia, e posteriormente sempre que se produzan revisións orixinadas pola aparición de novos coñecementos significativos relativos á seguridade e á protección da saúde e do ambiente.»

2. O texto do anexo XI substitúese polo texto do anexo deste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Facultade de desenvolvemento.*

Sen prexuízo das potestades do Ministerio de Traballo e Asuntos Sociais e dos organismos competentes en materia de seguridade e hixiene no traballo a que se refire o artigo 24, punto 3, do Regulamento sobre noti-

MINISTERIO DA PRESIDENCIA

2211 *REAL DECRETO 99/2003, do 24 de xaneiro, polo que se modifica o Regulamento sobre notificación de substancias novas e clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas, aprobado polo Real decreto 363/1995, do 10 de marzo. («BOE» 30, do 4-2-2003.)*

O Real decreto 363/1995, do 10 de marzo, polo que se aproba o Regulamento sobre notificación de substancias novas e clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas, incorporou ó noso ordenamento xurídico a Directiva 92/32/CEE do Consello, do 30 de abril de 1992, pola que se modifica por sétima vez a Directiva 67/548/CEE relativa á aproximación das disposicións legais, regulamentarias e administrativas en materia de clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas, así como a Directiva 91/155/CEE da Comisión, modificada por primeira vez pola Directiva 93/112/CEE, pola que se definen e fixan as modalidades do sistema de información específica respecto ás substancias e preparados perigosos (fichas de datos de seguridade).

Recentemente publicouse a Directiva 2001/58/CE da Comisión, do 27 de xullo de 2001, que modifica por segunda vez a Directiva 91/155/CEE pola que se definen e fixan as modalidades do sistema de información específica respecto ós preparados perigosos, en aplicación do artigo 10 do Regulamento sobre clasificación, envasado e etiquetaxe de preparados perigosos, aprobado polo Real decreto 1078/1993, de 2 de xullo, e as substancias perigosas en aplicación do artigo 23 do Regulamento sobre notificación de substancias novas e clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias