

## CERTIFICAT INTERNACIONAL DEL FRANCBORD

*Certificat inicial, reconeixements anual i de renovació*

1. S'hi apliquen els mòduls 1A, 2A, 2C, 2D, 3A i 4A.
2. Per a aquest certificat, el sistema comporta la formació pràctica dirigida sobre els aspectes que s'indiquen a continuació, que correspongui al personal d'avaluació tècnica i de suport (ETA) i als inspectors sobre el terreny (IT):
  - a) ETA: càlcul del francbord i aprovació dels plànols per a les condicions d'assignació, de conformitat amb: el Conveni internacional sobre línies de càrrega, 1966.
  - b) IT: reconeixements tècnics pertinents (reconeixements per classes o similars) per a les construccions noves: reconeixement estructural del buc; orificis al buc i mitjans de tancament; prova d'estabilitat.
  - c) IT: reconeixements tècnics pertinents (reconeixements per classes o similars), per a vaixells en servei: reconeixement anual; reconeixement de renovació; reconeixement del fons.
  - d) IT: mesurament del francbord/informe sobre el reconeixement inicial.
  - e) IT: condicions d'assignació/informe sobre el reconeixement inicial.
  - f) IT: verificació de la marca de francbord/informe sobre el reconeixement inicial.
  - g) IT: reconeixement anual del francbord.
  - h) IT: reconeixement de renovació del francbord i expedició del certificat.

## CERTIFICAT INTERNACIONAL DE PREVENCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ PER HIDROCARBURS

*Certificat inicial, reconeixements anual, intermedi i de renovació*

1. S'hi apliquen els mòduls 1A, 2A, 2B, 2C, 2H, 3A i 4A.
2. Per a aquest certificat, el sistema comporta la formació pràctica dirigida sobre els aspectes que s'indiquen a continuació, que correspongui al personal d'avaluació tècnica i de suport (ETA) i als inspectors sobre el terreny (IT):
  - a) ETA: aprovació de plànols i manuals de conformitat amb: annex I del MARPOL 1973/1978,
  - b) IT: annex I esmenat del MARPOL 1973/1978: reconeixement inicial, informe i expedició del certificat; reconeixement de renovació, informe i expedició del certificat.

## CERTIFICAT INTERNACIONAL DE PREVENCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ PER AL TRANSPORT DE SUBSTÀNCIES NOCIVES LÍQUIDES A GRANEL

*Certificat inicial, reconeixements anual, intermedi i de renovació*

1. S'hi apliquen els mòduls 1A, 2A, 2B, 2C, 2I, 3A i 4A.
2. Per a aquest certificat, el sistema comporta la formació pràctica dirigida sobre els aspectes que s'indiquen a continuació, que correspongui al personal d'avaluació tècnica i de suport (ETA) i als inspectors sobre el terreny (IT):
  - a) ETA: aprovació de plànols i manuals de conformitat amb l'annex II del MARPOL 1973/1978 i els codis pertinents.
  - b) IT: annex II del MARPOL 1973/1978 i els codis pertinents: reconeixement inicial, informe i expedició del certificat; reconeixement anual/intermedi i informe; reconeixement de renovació, informe i expedició del certificat.

## CERTIFICAT INTERNACIONAL D'APTITUD PER AL TRANSPORT DE PRODUCTES QUÍMICS PERILLOSOS A GRANEL

*Certificat inicial, reconeixements anual, intermedi i de renovació*

1. S'hi apliquen els mòduls 1A, 2A, 2B, 2C, 2K, 3A i 4A.
2. Per a aquest certificat, el sistema comporta la formació pràctica dirigida sobre els aspectes que s'indiquen a continuació, que correspongui al personal d'avaluació tècnica i de suport (ETA) i als inspectors sobre el terreny (IT):
  - a) ETA: aprovació de plànols i manuals de conformitat amb el Codi internacional per a la construcció i l'equip de vaixells que transporten productes químics perillous a granel (CIQ).
  - b) IT: CIQ: reconeixement inicial, informe i expedició de certificat; reconeixement anual/intermedi i informe; reconeixement de renovació, informe i expedició de certificat.

## CERTIFICAT D'APTITUD PER AL TRANSPORT DE GASOS LIQUATS A GRANEL

*Certificat inicial, reconeixements anual, intermedi i de renovació*

1. S'hi apliquen els mòduls 1A, 2A, 2B, 2C, 2L, 3A i 4A.
2. Per a aquest certificat, el sistema comporta la formació pràctica dirigida sobre els aspectes que s'indiquen a continuació, que correspongui al personal d'avaluació tècnica i de suport (ETA) i als inspectors sobre el terreny (IT):
  - a) ETA: aprovació de plànols i manuals de conformitat amb el Codi internacional per a la construcció i l'equip de vaixells que transporten gasos liquats a granel (CIG).
  - b) IT: CIG: reconeixement inicial, informe i expedició de certificat; reconeixement anual/intermedi i informe; reconeixement de renovació, informe i expedició de certificat.

## CERTIFICAT INTERNACIONAL D'ARQUEIG (1969)

*Certificat inicial*

1. S'hi apliquen els mòduls 1A, 2E i 4A.
2. Per a aquest certificat, el sistema comporta la formació pràctica dirigida sobre els aspectes que s'indiquen a continuació, que correspongui al personal d'avaluació tècnica i de suport (ETA) i als inspectors sobre el terreny (IT):
  - a) ETA: mesurament i càlcul de l'arqueig de conformitat amb el Conveni d'arqueig de 1969; les resolucions pertinents de l'OMI.
  - b) IT: reconeixement de les marques i informe.

**2210** REIAL DECRET 91/2003, de 24 de gener, pel qual s'aprova el Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols. («BOE» 30, de 4-2-2003.)

L'article 149.1.20a de la Constitució atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre la marina mercant, matèria el contingut de la qual delimita l'article 6 de la Llei

27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, que estableix, en els paràgrafs c), d) i g) de l'apartat 1, que es considera marina mercant la seguretat de la navegació i de la vida humana a la mar, la seguretat marítima i la inspecció tècnica i operativa de vaixells, tripulacions i mercaderies, respectivament.

La Directiva 95/21/CE del Consell, de 19 de juny de 1995, sobre el compliment de les normes internacionals de seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i de treball a bord, per part dels vaixells que utilitzin els ports comunitaris o les instal·lacions situades en aigües sota jurisdicció dels estats membres (control de l'Estat del port), estableix els criteris comuns per a l'harmonització dels procediments d'inspecció dels esmentats vaixells per part dels estats membres de la Unió Europea. Així mateix, en compliment de l'anterior, la Directiva 96/40/CE de la Comissió, de 25 de juny de 1996, va fixar els requisits per a la targeta d'identitat dels inspectors de control de l'Estat del port.

Al seu torn, la Directiva 98/25/CE del Consell, de 27 d'abril de 1998, va modificar la Directiva 95/21/CE, per actualitzar les dates de referència als convenis i instruments jurídics internacionals relacionats en l'article 2 d'aquesta última, així com establir mesures específiques a escala comunitària per tractar els casos d'incompliments relatius al Codi internacional de gestió de la seguretat del vaixell i la prevenció de la contaminació (Codi ISM). D'altra banda, l'esmentada Directiva 95/21/CE també va ser modificada per la Directiva 98/42/CE de la Comissió, de 19 de juny de 1998, en el sentit de redefinir i actualitzar els criteris de selecció dels vaixells que han de ser inspeccionats, cosa que va suposar la modificació total o parcial dels annexos I, II, III, IV i VI de l'esmentada Directiva 95/21/CE.

La incorporació a l'ordenament jurídic espanyol d'aquestes directives es va operar mitjançant el Reial decret 768/1999, de 7 de maig, pel qual s'aprova el Reglament relatiu al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i treball als vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situades en aigües jurisdiccionals espanyoles.

Aquesta norma va ser modificada pel Reial decret 1828/2000, de 3 de novembre, que es va aprovar amb la finalitat d'incorporar a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 99/97/CE de la Comissió, de 13 de desembre de 1999.

Amb data 19 de desembre de 2001 s'ha aprovat la Directiva 2001/106/CE, per la qual es modifica la Directiva 95/21/CE. Aquesta nova Directiva pretén, resumidament, delimitar i objectivar l'ampli marge de discrecionalitat que fins ara s'atorgava a les administracions marítimes dels estats membres per seleccionar vaixells de considerable antiguitat per fer-los objecte d'inspeccions ampliades, fixar directrius per efectuar les inspeccions a fi d'uniformar-ne l'abast i el contingut, evitar la duplicació d'inspeccions, posant en coneixement dels inspectors les verificades en altres ports comunitaris, incrementar la transparència de la informació per publicar sobre els vaixells inspeccionats i immobilitzats, així com, finalment, introduir algunes altres novetats d'un abast més puntual i limitat.

Aquest Reial decret incorpora a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2001/106/CE i deroga íntegrament els reials decrets 768/1999 i 1828/2000, per aconseguir més claredat i la salvaguarda de la seguretat jurídica, atesa la importància de les modificacions que la nova Directiva introdueix en les anteriors.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 24 de gener de 2003,

## DISPOSO:

### Article únic. *Aprovació del Reglament.*

S'aprova el Reglament, que s'insereix a continuació d'aquest Reial decret, pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, en aplicació de les directives 95/21/CE del Consell, de 19 de juny de 1995; 96/40/CE de la Comissió, de 25 de juny de 1996; 98/25/CE del Consell, de 27 d'abril de 1998, i 98/42/CE de la Comissió, de 19 de juny de 1998, 99/97/CE de la Comissió, de 13 de desembre de 1999, i 2001/106/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de desembre de 2001, per la qual es modifica la Directiva 95/21/CE.

### Disposició adicional única. *Actualització de l'annex VIII.*

El director general de la Marina Mercant ha d'actualitzar periòdicament el format de la targeta a la qual es refereix l'apartat 4 de l'article 15, en relació amb l'annex VIII, del Reglament aprovat per aquest Reial decret, afegint-hi les noves dades que siguin obligatòries i modificant o suprimint les que perdin l'esmentada condició, de conformitat amb les normes aplicables en cada moment.

### Disposició derogatòria única. *Derogació normativa singular.*

Queden derogats el Reial decret 768/1999, de 7 de maig, pel qual s'aprova el Reglament per al control del compliment de la normativa internacional sobre seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i treball als vaixells estrangers que utilitzin ports o instal·lacions situades en aigües jurisdiccionals espanyoles, i el Reial decret 1828/2000, de 3 de novembre, de modificació de l'anterior, així com totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

### Disposició final primera. *Habilitació normativa.*

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

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

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

Madrid, 24 de gener de 2003.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## ANNEX

### Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols

#### Article 1. *Finalitat.*

Aquest Reglament té com a finalitat aconseguir els objectius següents:

a) La reducció del nombre de vaixells que compleixin les normes aplicables en aigües en les quals Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció,

incrementant l'exigència del compliment de les normes internacionals de seguretat marítima, prevenció de la contaminació i condicions de vida i de treball a bord dels vaixells.

b) L'establiment de normes de control de vaixells, harmonitzant els procediments d'inspecció i immobilització, amb respecte als compromisos assumits per les autoritats marítimes dels estats membres, en virtut del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port.

## Article 2. *Definicions.*

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

a) Convenis:

1r El Conveni internacional sobre línies de càrrega de 1966 (LL66).

2n El Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (1974) (SOLAS 74) i RCL 1983, 524; ApNDL 8686.

3r El Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells (1973) i el Protocol de 1978 de l'esmentat Conveni (MARPOL 73/78).

4t El Conveni internacional sobre normes de formació, titulació i guàrdia per a la gent de mar (1978) (STCW 78).

5è El Conveni sobre el Reglament internacional per prevenir els abordatges (1972) (COLREG 72).

6è El Conveni internacional sobre arqueig de vaixells (1969) (Arqueig 1969).

7è El Conveni sobre normes mínimes de la marina mercant (1976) (OIT número 147).

8è El Conveni internacional sobre responsabilitat civil per danys deguts a la contaminació per hidrocarburs, 1992 (CLC 1992).

Juntament amb els protocols i esmenes dels esmentats convenis i els codis connexos de caràcter obligatori, que estiguin vigents el 19 de desembre de 2001.

b) MA: el Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port signat a París el 26 de gener de 1982 en la versió vigent el 19 de desembre de 2001.

c) Vaixell: tot navili destinat a la navegació marítima al qual sigui aplicable algun dels convenis i que enarbori un pavelló diferent del pavelló espanyol.

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

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

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

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

h) Inspecció ampliada: una inspecció tal com s'especifica a l'article 7.

i) Immobilització: la prohibició oficial que un vaixell es faci a la mar a causa de la comprovació de deficiències que, aïlladament o en conjunt, determinen que el vaixell no estigui en condicions de navegar.

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

k) Codi ISM o CGS: el Codi internacional de gestió de la seguretat operacional del vaixell i la prevenció de la contaminació, a què es refereix la regla 1 del nou capítol IX de l'annex al Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (1974) (SOLAS 74), contingut en les esmenes que afegeixen l'esmentat annex, publicades en el «Butlletí Oficial de l'Estat» de 13 de maig de 1998.

## Article 3. *Àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reglament és aplicable a tot vaixell que faci escala o estigui ancorat en un port o instal·lació marítima en aigües en les quals Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, així com a la tripulació de l'esmentat vaixell.

Cap de les disposicions d'aquest article afecta els drets d'intervenció que concedeixen a l'Estat espanyol els convenis internacionals subscrits per aquest.

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

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

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

## Article 4. *Òrgans d'inspecció.*

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

## Article 5. *Obligacions d'inspecció.*

1. El Ministeri de Foment, a través de la Direcció General de la Marina Mercant i de les capitaniaes marítimes, ha d'inspeccionar, com a mínim, el 30 per cent de la mitjana anual del nombre de vaixells que hagin entrat als ports espanyols durant els tres últims anys.

2. L'ordre de prioritat per inspeccionar els vaixells és el següent:

a) Vaixells no subjectes a inspecció ampliada i amb un factor de selecció publicat en el sistema d'informació SIRENAC que sigui superior a 50, sempre que hagi transcorregut almenys un mes des de l'última inspecció realitzada en algun port situat en un Estat signatari del Memoràndum de París de 1982 (MA).

b) Vaixells previstos a l'epígraf I de l'annex I, amb independència del valor del factor de selecció.

c) Vaixells previstos a l'epígraf II de l'annex I, segons l'ordre de prioritats resultant del factor de selecció esmentat en el sistema d'informació SIRENAC.

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

- Que el vaixell no figuri a la llista de l'annex I.
- Que no s'hagin denunciat deficiències en una inspecció anterior.
- Que no existeixin motius fundats per dur a terme una inspecció.
- Que el vaixell no estigui en les circumstàncies descrites a l'apartat 2.a) d'aquest article.

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

#### Article 6. *Procediment d'inspecció.*

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

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

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

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

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

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

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

1. Els vaixells inclosos a l'apartat A) de l'annex V han de ser objecte d'una inspecció ampliada una vegada transcorregut un any des de l'última inspecció ampliada que s'hagi efectuat en algun port situat en un Estat part del Memoràndum de París (MA).

2. Els vaixells inclosos a l'apartat 1 que siguin seleccionats basant-se en el que disposa l'article 5.2.b) i c) han de ser objecte d'una inspecció ampliada.

En l'interval de temps comprès entre dues inspeccions ampliades es pot dur a terme una inspecció ordinària segons el que disposa l'article 6.

3. El capità o el navilier d'un vaixell inclòs a l'apartat A) de l'annex V que vagi a fer escala en un port espanyol ha de comunicar a la capitania marítima competent, amb una antelació mínima de tres dies, o abans de deixar el port anterior, quan es prevegi que el viatge ha de durar menys de tres dies, la informació esmentada

a l'apartat B) de l'annex V, després d'un període d'un any des de l'última inspecció ampliada.

L'incompliment del que disposa el paràgraf anterior comporta l'obligació que el vaixell sigui objecte d'una inspecció ampliada al port de destinació.

4. Sense perjudici del que disposa l'article 8, l'Administració marítima espanyola ha de realitzar una inspecció ampliada dels vaixells inclosos a l'apartat 3 d'aquest article que tinguin un factor de selecció igual o superior a 7, quan facin escala en un port espanyol i hagin transcorregut almenys sis mesos des de la seva última inspecció ampliada.

5. Els criteris per dur a terme inspeccions ampliades segons les diverses categories de vaixells són els que conté l'apartat C) de l'annex V.

#### Article 8. *Procediment que cal seguir quan determinats vaixells no puguin ser inspeccionats.*

1. Quan l'Administració marítima espanyola, per raons d'operativitat, no estigui en condicions d'inspeccionar un vaixell que estigui en la situació que descriu l'article 5.2.a) o de dur a terme la inspecció ampliada obligatòria de l'article 7.4, ha d'informar sense demora el sistema SIRENAC que l'esmentada inspecció no s'ha dut a terme.

S'ha de donar compte a la Comissió amb una periodicitat semestral dels vaixells que estiguin en aquests casos, així com dels motius per no haver-los inspeccionat.

2. Aquests casos de falta d'inspecció no poden superar en un any natural el 5 per cent de la mitjana anual de vaixells que hagin atracat en port espanyol estant en la situació que descriu l'apartat 1, i no hagin estat inspeccionats, tot això calculat sobre la base dels tres últims anys de què es disposi d'estadístiques.

3. Els vaixells de l'apartat 1 han de ser objecte de les inspeccions a què es refereix el dit apartat en el seu següent port d'escala a la Unió Europea.

#### Article 9. *Mesures de denegació d'accés a determinats vaixells.*

Sense perjudici del que disposa l'article 14.3, les capitànies marítimes, seguint el procediment descrit a l'apartat B) de l'annex XII, han de denegar l'accés a port, excepte en els casos que preveu l'article 14.5, als vaixells que estiguin en algun dels dos casos següents:

- Que enarborin el pavelló d'un Estat inclòs a la llista negra que es publica en l'informe anual del MA i hagin estat immobilitzats en més de dues ocasions durant els dos últims anys en algun port situat en un Estat signatari del MA.

- Que enarborin el pavelló d'un Estat descrit com d'alt o molt alt risc a l'esmentada llista i hagin estat immobilitzats en més d'una ocasió durant els últims tres anys en algun port situat en un Estat signatari del MA.

La mesura de prohibició d'accés és aplicable des del moment en el qual s'autoritzi el vaixell per abandonar el port on hagi estat immobilitzat per segona vegada, en el cas del paràgraf b), o per tercera vegada, en el del paràgraf a).

#### Article 10. *Informe de la inspecció per al capità.*

Finalitzada la inspecció, sigui aquesta ordinària, més detallada o ampliada, l'inspector ha d'elaborar un informe d'inspecció que contingui les dades de l'annex X i lliurar-ne una còpia al capità del vaixell.

**Article 11. Rectificació de deficiències i immobilització.**

1. S'han de rectificar, d'acord amb els convenis en vigor i a satisfacció de les autoritats competents, totes les deficiències que confirmi o detecti la inspecció a la qual es refereixen els articles 5.2 i 7 d'aquest Reglament.

2. Quan les deficiències detectades siguin manifestament perilloses per a la seguretat marítima, la salut o el medi ambient marí, el capità marítim ha d'immobilitzar el vaixell seguint el procediment que estableix l'article 13.1 d'aquest Reglament i notificar-ho al servei de practicatge del port, o bé a paralitzar l'operació en què s'hagin observat les deficiències.

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

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

En tot cas, s'han d'immobilitzar els vaixells que no estiguin equipats amb un registrador de dades de la travessia en estat de funcionament, quan la seva utilització sigui obligatòria segons el que disposa l'annex XIII.

Si no es pot rectificar immediatament aquesta deficiència al port d'immobilització, la capitania marítima, complint els requisits de l'article 14, pot permetre que el vaixell es dirigeixi al port més proper en què sigui possible rectificar la deficiència o requerir que sigui reparada en el termini màxim de trenta dies.

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

5. En cas que les inspeccions esmentades als articles 5.2 i 7 donin lloc a la immobilització del vaixell, la Direcció General de la Marina Mercant ha d'informar per escrit immediatament, incloent una còpia de l'informe d'inspecció, l'Administració de l'Estat del pavelló del qual enarbori el vaixell (en endavant denominada «Administració del pavelló»), o, quan això no sigui possible, al cònsol o, si no n'hi ha, a la representació diplomàtica més pròxima de l'Estat el pavelló del qual enarbori el vaixell, de totes les circumstàncies per les quals es va considerar necessari intervenir-hi.

S'ha de notificar, a més, quan escaigui, als inspectors designats o organitzacions reconegudes responsables de l'expedició dels certificats de classificació o dels emesos en nom de l'Estat del pavelló, de conformitat amb els convenis internacionals.

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

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

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

**Article 12. Procediment aplicable en cas d'absència del certificat ISM.**

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

Si no s'ha observat cap altra deficiència que justifiqui la immobilització del vaixell, en els termes que estableix l'article 11.2 d'aquest Reglament i, en conseqüència, l'acte d'immobilització s'ha dictat únicament perquè el vaixell no té els documents esmentats al paràgraf anterior, l'acte pot ser revocat de conformitat amb el que disposa l'article 105.1 de la Llei 30/1992, a fi d'evitar la congestió del port. Aquesta decisió s'ha de comunicar immediatament a les autoritats competents dels altres estats membres de la Unió Europea.

2. La falta de la documentació a què fa referència l'apartat 1, fins i tot en el cas que sigui revocat l'acte d'immobilització del vaixell, ha de ser reparada com ordena l'article 11.1 d'aquest Reglament, i dona lloc a la iniciació de l'oportú procediment sancionador segons el que disposa l'apartat 1 de l'article 19.

**Article 13. Procediment especial sumari de retenció de vaixells i recursos.**

1. La immobilització d'un vaixell que preveu l'article 11.2 s'ha de dur a terme seguint el procediment que s'indica a continuació:

a) El capità marítim ha d'adoptar l'acord d'iniciació del procediment, indicant somerament els fets i les circumstàncies en què es fonamenta la mesura que s'ha de prendre, identificant els possibles responsables i fent constar que és l'òrgan competent per resoldre l'expedient.

En aquest acord es dona audiència única a l'interessat, i se li comunica el seu dret a formular alegacions i a proposar prova en el termini improrrogable de tres dies, i s'hi acorda la retenció del vaixell com a mesura cautelar.

b) Si el capità marítim acorda, d'ofici o a instància de part, l'obertura d'un període probatori, s'ha de practicar la prova en un període màxim de cinc dies, i el procediment conclou com indica el paràgraf següent.

c) Practicada la prova i no s'ha presentat alegacions, o si, presentades, no s'ha sol·licitat la recepció a prova, el capità marítim ha de dictar resolució en el termini màxim de dos dies, per la qual acorda la retenció amb caràcter definitiu o bé aixeca la mesura cautelar de la retenció del vaixell.

2. L'acord d'immobilització adoptat pel capità marítim, així com el de la prohibició d'accés, prevista als articles 9 i 14.3 poden ser objecte de recurs en alçada davant el director general de la Marina Mercant. El recurs no suspèn la immobilització, llevat del que disposa l'article 111.2 de la Llei 30/1992.

3. El règim de recursos és el que preveu el capítol II del títol VII de la Llei 30/1992.

4. L'Administració marítima ha de notificar al capità del vaixell el dret a recórrer a què es refereix l'apartat 2 d'aquest article.

La notificació de l'acte d'immobilització ha de contenir la informació que preveu l'article 58.2 de la Llei 30/1992.

**Article 14. Seguiment de les inspeccions i altres mesures.**

1. Quan les deficiències esmentades a l'apartat 2 de l'article 11 no es puguin corregir al port d'inspecció,

la capitania marítima pot permetre que el vaixell es dirigeixi a la drassana més pròxima disponible, elegida conjuntament pel capità del vaixell i la capitania marítima sempre que es compleixin les condicions imposades sobre això per l'autoritat competent de l'Estat del pavelló del vaixell, i acceptades per l'Administració marítima espanyola.

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

2. Quan es donin les circumstàncies esmentades a l'apartat 1, la capitania marítima del port en què s'ha fet la inspecció ha de notificar totes les condicions del viatge a l'autoritat competent de l'Estat en el qual estigui situada la drassana a les parts esmentades a l'apartat 5 de l'article 11, i a qualsevol altra autoritat, si escau.

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

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

3. Les capitànies marítimes han de denegar l'accés als ports espanyols tant als vaixells a què es refereix l'apartat 1, sempre que es facin a la mar sense complir les condicions imposades per qualsevol dels estats membres al port d'inspecció, o que incompleixin els requisits aplicables dels convenis perquè no es presenten a la drassana indicada, com a tots aquells vaixells que no tinguin el certificat de gestió de la seguretat o la còpia del document demostratiu de compliment relatiu al Codi ISM, als quals s'hagi promès la sortida a fi d'evitar la congestió del port, fins que el propietari acreditat a satisfacció de l'Administració marítima espanyola que el vaixell compleix plenament els requisits aplicables dels convenis.

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

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

Si la drassana radica en un país no comunitari, ha de ser l'Estat membre que va permetre al vaixell dirigir-se a aquesta drassana qui notifiqui l'incompliment a la resta d'estats membres.

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

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

#### Article 15. *Perfil professional dels inspectors.*

1. Les inspeccions les han d'efectuar exclusivament inspectors que compleixin els criteris de qualificació indicats a l'annex VII.

2. Excepcionalment, en els casos en què l'Administració marítima no disposi d'un nombre suficient d'ins-

pectors amb els coneixements professionals adequats, el personal que hi està adscrit que dugui a terme les tasques d'inspecció pot estar assistit per qualsevol persona que tingui aquesta qualificació.

3. Els inspectors i les persones que els assisteixin no poden tenir cap interès comercial als ports ni als vaixells en què efectuïn inspeccions. Tampoc poden treballar en organitzacions internacionals que expedixin certificats estatutaris o de classificació, o que realitzin les supervisions necessàries per a l'expedició dels esmentats certificats als vaixells, ni dur a terme tasques remunerades amb càrrec a les esmentades organitzacions.

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

#### Article 16. *Informes dels pràctics i de les autoritats portuàries.*

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

2. Quan l'autoritat portuària o l'òrgan corresponent de l'Administració autonòmica observin que un vaixell atracat al seu port presenta deficiències que puguin afectar la seguretat del vaixell o constitueixin un risc notable de danys per al medi ambient marí, n'han d'informar immediatament la Direcció General de la Marina Mercant, a través de la capitania marítima competent, així com el servei de practicatge del port.

#### Article 17. *Cooperació.*

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

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

Per dur a terme les inspeccions que preveuen els articles 5.2 i 7, els inspectors han de consultar les bases de dades públiques i privades sobre inspeccions de vaixells, accessibles a través del sistema d'informació EQUASIS.

3. La informació esmentada a l'apartat 2 és la que especifica l'annex IV del Memoràndum de París per al control dels vaixells per l'Estat rector del port i la necessària per donar compliment a l'article 18 d'aquest Reglament.

#### Article 18. *Informació.*

1. La Direcció General de la Marina Mercant ha de fer públiques, almenys amb una periodicitat mensual, les dades enumerades a l'apartat I de l'annex IX relatives als vaixells que, durant el mes anterior, hagin estat immobilitzats als ports espanyols o l'accés a aquests dels quals hagi estat denegat.

2. Les dades que contenen els apartats I i II de l'annex IX, així com les informacions sobre els canvis, suspensions de classe o desclassificació de vaixells a què es refereix l'article 15.3 de la Directiva 94/57/CE s'han de facilitar i estar disponibles en el sistema d'informació

SIRENAC. Les esmentades dades i informacions s'han de fer públiques a través del sistema d'informació EQUASIS com més aviat millor, una vegada conclosa la inspecció o l'aixecament de la immobilització.

3. El que disposa aquest article no perjudica les possibles responsabilitats del navilier, del capità i, en general, dels operadors del vaixell.

**Article 19. *Infraccions, sancions i reemborsament dels costos.***

1. Les accions i omissions que contravinguin el que disposa aquest Reial decret constitueixen infraccions administratives tipificades al capítol III del títol IV de la Llei 27/92, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, i sancionades al capítol IV del títol esmentat.

2. Una vegada incoat el procediment sancionador d'acord amb el que disposa l'apartat anterior, l'òrgan competent s'ha de pronunciar immediatament sobre la necessitat d'adoptar la mesura cautelar d'immobilització del vaixell, amb la finalitat d'assegurar l'eficàcia de la resolució que es pugui dictar, fins que es constitueixi un aval o una garantia suficient segons el judici de l'esmentat òrgan, d'acord amb l'article 15 del Reglament del procediment per a l'exercici de la potestat sancionadora, aprovat pel Reial decret 1398/1993, de 4 d'agost, en relació amb l'article 4 de l'annex II del Reial decret 1772/1994, de 5 d'agost, pel qual s'adeqüen determinats procediments administratius en matèria de transports i carreteres a la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú. No s'aixeca la immobilització fins que s'hagi satisfet la sanció o se n'hagi prestat garantia suficient.

3. De conformitat amb el que disposa l'apartat 13 de l'article 120 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, en la redacció que en fa la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, quan els reconeixements efectuats a vaixells mercants espanyols o estrangers confirmen o revelen deficiències que tinguin com a conseqüència la mesura de policia administrativa de prohibir la navegació del vaixell, s'imposa com a sanció accessòria a la multa el pagament de tots els costos d'inspecció. El cost de l'hora d'inspecció és el determinat per l'Ordre del ministre de Foment de 21 de desembre de 2001.

**Article 20. *Dades per al seguiment de l'aplicació.***

El Ministeri de Foment, a través de la Direcció General de la Marina Mercant, ha de facilitar a la Comissió la informació enumerada a l'annex XI, amb la freqüència que s'hi indica.

**ANNEX I**

**Vaixells que s'han d'inspeccionar prioritàriament (d'acord amb el que disposa l'apartat 2 de l'article 5)**

**I. *Factors prevalents***

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

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

701/1999, de modificació de l'anterior, així com l'article 16 d'aquest Reglament.

2. Vaixells que incompleixin el que disposen els reials decrets 1253/1997, de 24 de juliol, i 701/1999, de 30 d'abril, esmentats abans.

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

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

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

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

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

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

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

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

**II. *Factor general de selecció***

Vaixells que s'han d'inspeccionar prioritàriament:

1. Vaixells que facin escala per primer vegada o després d'una absència igual o superior a dotze mesos en un port d'un Estat membre. En aplicar aquests criteris els estats membres també han de tenir en compte les inspeccions que hagin realitzat els membres del Memoràndum de París. Quan no es tingui informació adequada per complir aquesta obligació, els estats membres s'han de basar en les dades disponibles a la base de dades SIRENAC i inspeccionar els vaixells que no estiguin registrats en aquesta base a partir de l'entrada en vigor de l'esmentada base de dades l'1 de gener de 1993.

2. Vaixells que no hagin estat inspeccionats per cap Estat membre durant els últims sis mesos.

3. Vaixells als quals hagi expedit els certificats preceptius de construcció i equipament del vaixell, d'acord amb els convenis i els certificats de classificació, una organització que no està reconeguda en virtut de la Directiva 94/57/CE del Consell, modificada per la Directiva 2001/105/CE.

4. Vaixells que enarborin el pavelló d'un Estat que aparegui a la llista negra publicada en l'informe anual del Memoràndum de París.

5. Vaixells als quals s'hagi permès abandonar el port d'un Estat membre amb determinades condicions com ara:

a) Reparar les deficiències abans de sortir.

b) Reparar les deficiències al pròxim port d'atraca.

c) Reparar deficiències en el termini de catorze dies.

d) Anomalies per a les quals s'han especificat altres condicions.

S'ha de tenir en compte si s'han adoptat mesures relacionades amb el vaixell i suprimit totes les anomalies.

6. Vaixells en què una inspecció anterior hagi comprovat l'existència de deficiències, segons el nombre de les esmentades anomalies.

7. Vaixells que hagin estat immobilitzats en un port anterior.

8. Vaixells que enarborin pavelló d'un país que no hagi ratificat tots els convenis internacionals pertinents que preveu l'article 2 d'aquest Reglament.

9. Vaixells classificats per societats de classificació amb un percentatge de deficiències superior a la mitjana.

10. Vaixells de les categories que preveu a l'apartat A) de l'annex V.

11. Vaixells de més de tretze anys d'edat.

Respecte als vaixells enumerats anteriorment, l'autoritat competent ha de determinar l'ordre de prioritats de les inspeccions amb l'ajuda del factor general de selecció que figura en el sistema d'informació SIRENAC, de conformitat amb la secció 1 de l'annex I del Memoràndum de París; a un factor més gran correspon una prioritats més gran. El factor general de selecció és igual a la suma dels valors dels factors de selecció aplicables, tal com es defineix en el marc del Memoràndum de París. Els punts 5, 6 i 7 només s'apliquen a les inspeccions efectuades durant els últims dotze mesos. El factor general de selecció no ha de ser inferior a la suma dels valors corresponents als punts 3, 4, 8, 9, 10 i 11.

Això no obstant, als efectes de l'apartat 4 de l'article 7, no es té en compte el punt 10 per al factor general de selecció.

## ANNEX II

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

1. Certificat internacional d'arqueig (1969).
2. Certificats de seguretat:
  - a) Certificat de seguretat per a vaixell de passatge.
  - b) Certificat de seguretat de construcció per a vaixell de càrrega.
  - c) Certificat de seguretat d'equip per a vaixell de càrrega.
  - d) Certificat de seguretat radioelèctrica per a vaixell de càrrega.
  - e) Certificat de seguretat radiofònica per a vaixell de càrrega.
  - f) Certificat d'exempció, inclosa la llista de càrregues segons escaigui.
  - g) Certificat de seguretat per a vaixell de càrrega.
3. Certificat internacional d'aptitud per al transport de gasos líquids a granel; certificat d'aptitud per al transport de gasos líquids a granel.
4. Certificat internacional d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel; certificat d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel.
5. Certificat internacional de prevenció contra la contaminació per hidrocarburs.
6. Certificat internacional de prevenció de la contaminació per al transport de substàncies nocives líquides a granel.
7. Certificat internacional de francbord (1966); certificat internacional d'exempció de francbord.
8. Llibre registre d'hidrocarburs, parts I i II.
9. Llibre registre de càrrega.
10. Document determinant de la dotació mínima de seguretat.
11. Certificats emesos segons el que disposa el Conveni STCW.
12. Certificats mèdics. Vegeu el Conveni número 73 de l'Organització Internacional del Treball (OIT) sobre revisions mèdiques de la gent de mar.

13. Informació sobre l'estabilitat.

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

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

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

17. Certificat de seguretat i permís d'explotació per a embarcació d'alta velocitat.

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

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

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

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

22. En el cas de petroliers que realitzin l'últim viatge en llast, registre del sistema de vigilància i control de les descàrregues d'hidrocarburs.

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

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

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

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

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

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

29. Manual de subjecció de la càrrega.

30. Pla de gestió d'escombraries i llibre registre d'escombraries.

31. Sistema de suport per a la presa de decisions dels capitans de vaixells de passatge.

32. En el cas dels vaixells de passatge que operen en rutes fixes, pla de cooperació SAR.

33. Llista de les limitacions operacionals dels vaixells de passatge.

34. Quadern del vaixell de mercaderies a granel.

35. En el cas de vaixells de mercaderies a granel, pla de càrrega i descàrrega.

36. Certificat d'assegurança o qualsevol altra garantia financera en matèria de responsabilitat civil per danys deguts a la contaminació per hidrocarburs (CLC, 1992).

## ANNEX III

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

1. Ser vaixells definits a l'apartat I i als subapartats 3, 4, 5.b) i c) i 8 de l'apartat II de l'annex I.
2. No haver emplenat adequadament el llibre registre d'hidrocarburs.
3. Haver-se observat inexactituds durant l'examen dels certificats i altra documentació [vegeu l'apartat 1.a) i l'apartat 2 de l'article 6 d'aquest Reglament].
4. Existència d'indicis que els membres de la tripulació no poden complir el que disposa l'article 3 de l'Ordre del Ministeri de Foment de 16 de març de 1998, d'incorporació parcial al dret espanyol de la Directiva



94/58/CE del Consell, de 22 de novembre de 1994, relativa al nivell mínim de formació en professions marítimes.

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

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

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

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

9. No tenir a bord els equips primordials que es prescriuen en els convenis o bé els textos d'aquests convenis.

10. Resultar excessivament insalubres les condicions a bord.

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

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

#### ANNEX IV

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

1. Principis relatius a la dotació de seguretat [Resolució A.890 (21) de l'OMI] i els seus annexos.

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

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

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

#### ANNEX V

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

1. Vaixells cisterna per a productes químics i gasos d'una antiguitat superior a deu anys calculats a partir de la data de construcció que figuri als certificats de seguretat del vaixell.

2. Vaixells de mercaderies a granel d'una antiguitat superior a dotze anys calculats a partir de la data de construcció que figuri als certificats de seguretat del vaixell.

3. Petroliers amb més de 3.000 tones d'arqueig brut i de més de quinze anys calculats a partir de la data de construcció que figuri als certificats de seguretat del vaixell.

4. Vaixells de passatge d'una antiguitat superior a quinze anys diferents dels vaixells de passatge a què es refereixen els paràgrafs a) i b) de l'article 2 de la Directiva 1999/35/CE del Consell, de 29 d'abril de 1999, sobre un règim de reconeixements obligatoris per garantir la seguretat en l'exploració de serveis regulars de transbordadors de càrrega rodada i naus de passatge de gran velocitat (Reial decret 1907/2000).

##### B) Informació que s'ha de comunicar a l'autoritat competent (en virtut de l'apartat 3 de l'article 7)

- a) Nom.
- b) Pavelló.
- c) Número OMI d'identificació del vaixell si escau.
- d) Pes mort.
- e) Data de construcció del vaixell determinada d'acord amb la consignada als certificats de seguretat del vaixell.
- f) Per als vaixells cisterna:
  - 1r Configuració: buc únic, buc únic amb SBT, doble buc.
  - 2n Condicions dels tancs de càrrega i de llast: plens, buits, inerts.
  - 3r Volum i naturalesa de la càrrega.
- g) Hora probable d'arribada al port de destinació o a l'estació de pràctics, tal com requereix l'autoritat competent.
- h) Durada prevista de l'escala.
- i) Operacions previstes.
- j) Visites d'inspecció previstes i obres essencials de manteniment i reparació que s'han d'efectuar durant l'estada al port de destinació.

##### C) Procediment per a la inspecció ampliada de determinades categories de vaixells (segons el que disposa l'apartat 5 de l'article 7)

En la mesura que sigui materialment practicable i tenint en compte les possibles limitacions que imposi la seguretat de les persones, del vaixell i del port, la inspecció ampliada ha de tractar, com a mínim, dels aspectes que figuren a continuació. Els inspectors han de tenir present que es pot posar en perill la realització segura de determinades operacions a bord, per exemple la càrrega, si s'exigeix la realització de proves amb un efecte directe sobre elles, durant les operacions esmentades.

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

Tall de corrent elèctric i posada en marxa del generador d'emergència, inspecció de l'enllumenat d'emergència.

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

Funcionament de les bombes de sentina.

Tancament de les portes estanques.

Arriada d'un vaixell salvavides.

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

Prova de l'aparell de govern inclòs l'auxiliar.

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

Inspecció i, en la mesura possible, prova del separador de la sala de màquines.

2. Vaixells cisterna per a productes químics i gasos:

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

Dispositius de seguretat i control dels tancs de càrrega relatius a temperatura, pressió i nivell d'ompliment.

Dispositius d'anàlisi de l'oxigen i explosímetre, inclòs el calibratge.

Disponibilitat d'equipament de detecció química (manxes) amb nombre apropiat de tubs detectors de gas adequats per a la càrrega transportada.

Equip de cabina de salvament que proporcioni una adequada protecció respiratòria i ocular, per a totes les persones a bord (si ho requereix la llista de productes del Certificat internacional d'aptitud o el Certificat d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel o de gasos líquuats a granel aplicable).

Comprovar que el producte transportat figura a la llista del Certificat internacional d'aptitud o al Certificat d'aptitud per al transport de productes químics perillosos a granel o de gasos líquuats a granel aplicable.

La instal·lació fixa antiincendis en coberta, ja sigui escuma, un producte sec o un altre, segons ho requereixi el producte transportat.

### 3. Vaixells de mercaderies a granel:

A més dels aspectes indicats en el punt 1, en el cas dels vaixells de mercaderies a granel també es consideren part de la inspecció ampliada els aspectes següents:

Possible corrosió de l'assentament de la maquinària de coberta.

Possible deformació o corrosió de les tapes d'escotilles.

Possibles fissures o corrosió local a les mampares transversals.

Accés a les bodegues de càrrega.

Verificació que estan a bord els documents següents, inspecció d'aquests documents i confirmació que han estat sancionats per l'Estat de pavelló o per la societat de classificació:

- a) Informes d'inspecció de l'estructura.
- b) Informes d'avaluació de l'estat del vaixell.
- c) Informes sobre els mesuraments del gruix.
- d) Document descriptiu previst en la resolució A 744 (18) de l'OMI.

### 4. Petrolers:

A més dels aspectes indicats en el punt 1, en el cas dels petrolers també es consideren part de la inspecció ampliada els aspectes següents:

Sistema fix d'extinció d'incendis a base d'escuma instal·lada en coberta.

Equip d'extinció d'incendis en general.

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

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

Tancs de llast: s'ha d'examinar almenys un dels tancs de la zona de càrrega, en un primer moment des de l'orifici d'accés o des de l'accés a la coberta, i s'hi ha de penetrar si l'inspector estableix un motiu clar per continuar la inspecció.

Verificació que estan a bord els documents següents, inspecció d'aquests documents i confirmació que han estat sancionats per l'Estat del pavelló o per la societat de classificació:

- a) Informes d'inspecció de l'estructura.
- b) Informes d'avaluació de l'estat del vaixell.
- c) Informes sobre els mesuraments del gruix.
- d) Document descriptiu previst a la resolució A 744 (18) de l'OMI.

### 5. Vaixells de passatge no previstos a la Directiva 1999/35/CE (Reial decret 1907/2000):

A més dels aspectes indicats en el punt 1, en el cas dels vaixells de passatge també es consideren part de la inspecció ampliada els aspectes següents:

Prova del sistema de detecció d'incendis i d'alarma.  
Control del tancament correcte de les portes tallafoc.

Prova del sistema de megafonia.

Simulacre antiincendis en el qual, com a mínim, es comprovin tots els equips de bombers i en el qual participi part del personal de fonda.

Demostració que els tripulants la funció dels quals sigui especialment important estiguin al corrent del pla de control de danys.

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

## ANNEX VI

### Criteris per a la immobilització d'un vaixell (segons el que disposa l'apartat 3 de l'article 11)

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

A l'apartat 3 (llista indicativa de deficiències) s'inclouen exemples de deficiències que poden justificar la immobilització del vaixell (vegeu l'apartat 3 de l'article 11).

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

a) S'hagin complert degudament les prescripcions de la regla I/11 (c) del SOLAS sobre la notificació a l'Administració de l'Estat on està abanderat el vaixell i a l'inspector designat de l'organització reconeguda responsable de l'expedició del certificat pertinent.

b) Abans d'arribar a port, el capità o el navilier hagin comunicat a l'Administració marítima espanyola els detalls de l'accident i les avaries sofertes, i els hagin facilitat informació sobre l'obligatòria notificació a l'Administració de l'Estat on estigui abanderat el vaixell.

c) S'hagin pres les mesures correctores adequades al vaixell, a satisfacció de l'Administració marítima, i aquesta, després d'haver estat informada que s'han ultimats les mesures correctores, garanteixi que s'han reparat les deficiències clarament perilloses per a la seguretat, la salut o el medi ambient marí.

#### 1. Criteris principals:

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

a) Els vaixells amb deficiències en matèria de seguretat per fer-se a la mar han de ser immobilitzats a la primera inspecció en què se'n comprovin les deficiències, independentment del temps que hagin de romandre a port.

b) El vaixell queda immobilitzat si les deficiències són prou serioses per exigir una altra visita de l'inspector, a fi que aquest se cerciori que, abans que el vaixell es faci a la mar, han estat reparades.

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

## 2. Aplicació dels criteris principals:

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

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

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

- a) Navegar en condicions segures.
- b) Governar, conduir i controlar amb seguretat la situació del vaixell.
- c) Operar la sala de màquines en condicions de seguretat.
- d) Mantenir la seva pròpia capacitat de propulsió i govern.
- e) En cas de necessitat, combatre els incendis amb eficàcia en totes les parts del vaixell.
- f) En cas de necessitat, abandonar el vaixell immediatament i en condicions de seguretat, així com efectuar les operacions de rescat.
- g) Impedir la contaminació del medi ambient marí.
- h) Mantenir l'estabilitat adequada.
- i) Mantenir l'estanquitat suficientment.
- j) En cas de necessitat, comunicar-se en situacions d'emergència.
- k) Proporcionar condicions adequades en matèria de seguretat i salut.
- l) Proporcionar tota la informació possible en cas d'accident.

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

## 3. Llista indicativa de deficiències:

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

Tanmateix, les deficiències que poden motivar la immobilització corresponents a l'àmbit d'aplicació del Conveni STCW 78, enumerades en el punt 8è d'aquest apartat 3. constitueixen l'únic fonament per a la immobilització en virtut d'aquest conveni.

### 1r Deficiències de caràcter general:

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

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

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

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

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

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

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

- f) Absència, falta de conformitat o deteriorament substancial en la mesura que no permeti utilitzar per al que està previst el sistema de detecció d'incendis, les alarmes contra incendis, l'equip de lluita contra els incendis, el sistema fix d'extinció d'incendis, les vàlvules de ventilació, els tallafocs, els dispositius de tancament ràpid.

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

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

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

- j) Absència o mal funcionament de l'equip de navegació, tenint en compte les disposicions del capítol V del Conveni SOLAS.

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

- l) Absència de ventilació mecànica de gasos, proporcionada per la utilització de ventiladors sense espurna per a les sales de bombes de la càrrega (capítol II, 2, del Conveni SOLAS).

- m) Greus deficiències de les prescripcions operacionals, com es descriu a la secció 5.5 de l'annex 1 del Memoràndum de París.

- n) el volum, la composició o la titulació de la tripulació no s'ajusten al que especifica el document sobre la dotació de seguretat.

- ñ) No realització del programa de millora d'inspeccions, segons el que disposa la regla 2 del capítol XI del Conveni SOLAS.

- o) Manca, mal funcionament o no funcionament d'un registrador de dades de la travessia (RDT), quan el seu ús sigui obligatori.

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

- a) Transport de substàncies no esmentades al Certificat d'aptitud o falta d'informació sobre la càrrega (16.2).

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

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

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

- e) Infraccions de les exigències especials (15).

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

- g) Insuficient protecció tèrmica de productes sensibles (16.6).

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

- a) Transport de substàncies no esmentades al certificat d'aptitud o falta d'informació sobre la càrrega (18.1).
- b) Absència de panys a les cabines o espais de servei (3.2.6).
- c) Mampara no estanca al gas (3.3.2).
- d) Excluses de ventilació defectuoses (3.6).
- e) Vàlvules de tancament ràpid defectuoses o absència d'aquestes (5.6).
- f) Vàlvules de seguretat defectuoses o absència d'aquestes (8-2).
- g) Instal·lacions elèctriques que no siguin intrínsecament segures o que no corresponguin a les exigències del Codi (10.2.4).
- h) Ventiladors a la zona de càrrega no operatius (12.1).
- i) Alarmes de pressió per als tancs de càrrega no operatius (13.4.1).
- j) Instal·lació de detecció de gasos i/o instal·lació de detecció de gasos tòxics defectuosa (13.6).
- k) Transport de substàncies que s'han d'inhibir sense certificat vàlid d'inhibidor (17/19).

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

- a) Àrees importants danyades o rovellades o corrosió de les planxes i, com a conseqüència, pes d'aigua addicional a les cobertes i el buc que afectin la navegabilitat o la resistència a suportar càrregues locals, llevat que s'hagin dut a terme les reparacions temporals adequades per arribar a un port on s'hagin de fer reparacions permanents.
- b) Un cas reconegut d'estabilitat insuficient.
- c) La manca d'informació suficient i fiable, en la forma autoritzada, que mitjançant procediments ràpids i simples permeti al capità, carregar i llastar el vaixell, de tal manera que, a tot hora i en les diferents condicions del viatge, es mantingui un marge segur d'estabilitat, i de manera que s'eviti qualsevol esforç inacceptable sobre l'estructura del vaixell.
- d) Absència, deteriorament substancial o caràcter defectuós dels sistemes de tancament, dels dispositius de tancament de les escotilles i portes estanques.
- e) Sobrecàrrega.
- f) Absència o impossibilitat de lectura de les marques de calats.

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

- a) Absència, deteriorament greu o mal funcionament de l'equip de filtratge d'aigua oliosa, del dispositiu de vigilància i control de descàrregues d'hidrocarburs, o del sistema d'alarma de 15 ppm.
- b) Capacitat residual de decantació i/o tanc de llots insuficient per al viatge que es pretén realitzar.
- c) Llibre de registre d'hidrocarburs no disponible [20 (5)].
- d) Instal·lació de canonades de derivació no autoritzades.
- e) Manca dels informes d'inspecció o no conformitat dels informes amb la regla 13 G (3) (b) del Conveni MARPOL.

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

- a) Absència del manual P & A.
- b) Càrrega sense classificar [3 (4)].
- c) Llibre de registre de càrrega no disponible [9 (6)].
- d) Transport de substàncies olives sense que se satisfacin les exigències o sense un certificat degudament esmenat (14).

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

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

- a) La dotació del vaixell no està en possessió d'un títol, no té el títol pertinent, no té una exempció vàlida o no presenta proves documentals que ha enviat a l'Administració de l'Estat d'abanderament del vaixell una sol·licitud de ratificació.
- b) Incompliment de les prescripcions aplicables de l'Administració de l'Estat d'abanderament del vaixell sobre la dotació de seguretat.
- c) Les disposicions referents a les guàrdies de navegació o màquines no s'ajusten a les prescripcions especificades respecte del vaixell per l'Administració de l'Estat d'abanderament.
- d) Absència en una guàrdia d'una persona competent per manejar l'equip essencial per a la seguretat de la navegació i de les radiocomunicacions i la prevenció de la contaminació del mar.
- e) No acreditar-se l'aptitud professional per a l'acompliment de les comeses assignades a la dotació respecte de la seguretat del vaixell i la prevenció de la contaminació.

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

9è Deficiències en l'àmbit dels convenis OIT:

- a) Aliments insuficients per viatjar fins al port següent.
- b) Aigua potable insuficient per viatjar fins al port següent.
- c) Excessiva falta d'higiene a bord.
- d) Falta de calefacció en un vaixell que operi en zones en què les temperatures puguin ser excessivament baixes.
- e) Quantitat excessiva d'escombraries, bloqueig per instal·lacions o càrrega o qualssevol altres condicions perilloses a les zones de pas dels passatgers o a les instal·lacions que hi estan destinades.

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

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

## ANNEX VII

### **Criteris mínims per a inspectors (segons el que disposa l'apartat 1 de l'article 15)**

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

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

1r Primera sèrie de requisits:

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

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

a) Títol de capità, que capaci l'esmentada persona per exercir el comandament d'un vaixell d'arqueig brut

igual o superior a 1.600 tones, d'acord amb el Conveni STCW, regla II/2.

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

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

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

#### 2n Segona sèrie de requisits:

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

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

c) Haver treballat almenys dos anys com a inspector de seguretat de vaixells, al servei de l'Administració marítima espanyola, ocupat en tasques de reconeixement i certificació d'acord amb els convenis.

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

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

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

### ANNEX VIII

#### Requisits per a la targeta d'identitat dels inspectors de control de l'estat del port (a la qual es refereix l'apartat 4 de l'article 15)

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

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

2. Nom, cognoms i fotografia recent del titular.

3. Indicació de ser personal i intransferible.

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

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

### ANNEX IX

#### Publicació d'informació relativa a les immobilitzacions i inspeccions als ports dels estats membres

I. La informació publicada segons el que disposa l'apartat 1 de l'article 18 ha d'incloure les dades següents:

Nom del vaixell.

Número OMI.

Tipus de vaixell.

Tonatge brut.

Any de construcció, determinat sobre la base de la data indicada en els certificats de seguretat del vaixell.

Nom i adreça del propietari o del navilier del vaixell.

En el cas de vaixells que transportin carregaments líquids o sòlids a granel, nom i adreça del noliejador responsable de la selecció del vaixell i tipus de noliejament.

Estat del pavelló.

Societat o societats de classificació, si escau, que hagi(n) expedit els certificats de classificació de vaixells, si n'hi ha.

Societat o societats de classificació i/o qualsevol altra part que hagi(n) expedit a aquest vaixell certificats d'acord amb els convenis aplicables en nom de l'Estat del pavelló esmentant els certificats expedits.

Port i data de l'última inspecció ampliada i menció de si s'ha ordenat una immobilització, si s'escau.

Port i data de l'última inspecció especial i menció de l'organització que ha efectuat la inspecció.

Nombre d'immobilitzacions en els últims vint-i-quatre mesos.

País i port d'immobilització.

Data d'aixecament de la immobilització.

Dies de durada de la immobilització.

Nombre de deficiències comprovades i motius de la immobilització en termes clars i explícits.

Descripció de les mesures de seguiment de la immobilització adoptades per l'autoritat competent i, si s'escau, per la societat de classificació.

Indicació, si s'escau, de la responsabilitat de la societat de classificació o de qualsevol altre organisme privat que hagi efectuat la inspecció, respecte a les deficiències que, soles o en combinació amb altres causes, hagin provocat la immobilització.

Descripció de les mesures adoptades en el cas d'un vaixell autoritzat a prosseguir la seva ruta fins a la drassana de reparació més pròxima, o al qual se li hagi negat l'entrada en un port de la Comunitat.

Si al vaixell se li ha denegat l'accés a ports espanyols, indicació dels motius, en termes clars i precisos.

II. La informació relativa als vaixells inspeccionats, que es publica segons el que disposa l'apartat 2 de l'article 18, ha de comprendre els elements següents:

Nom del vaixell.

Número d'OMI.

Tipus de vaixell.

Tonatge brut.

Any de construcció.

Nom i adreça del propietari o del navilier del vaixell.

En el cas dels vaixells que transporten carregaments líquids o sòlids a granel, nom i adreça del noliejador responsable de la selecció del vaixell i tipus de noliejament.

Estat del pavelló.

Societat o societats de classificació, si escau, que hagi(n) expedit els certificats de classificació del vaixell, si n'hi ha.

Societat o societats de classificació i/o qualsevol altra part que hagi expedit a aquest vaixell certificats de conformitat amb els convenis aplicables en nom de l'Estat del pavelló, esmentant els certificats expedits.

País, port i data de la inspecció.

Nombre de deficiències i naturalesa d'aquestes.

### ANNEX X

#### Informe de la inspecció elaborat en aplicació de l'article 10

L'informe d'inspecció ha d'incloure com a mínim els elements següents:

## I. Informació general:

1. Autoritat competent que ha elaborat l'informe.
2. Data i lloc de la inspecció.
3. Nom del vaixell inspeccionat.
4. Pavelló.
5. Tipus de vaixell.
6. Número OMI.
7. Distintiu de crida.
8. Tonatge brut.
9. Pes mort, si escau.
10. Any de construcció, determinat sobre la base de la data indicada als certificats de seguretat del vaixell.
11. Societat o societats de classificació, si escau, que hagi(n) expedit els certificats de classificació del vaixell, si n'hi ha.
12. Societat o societats de classificació i/o qualsevol altra part que hagi expedit a aquest vaixell certificats de conformitat amb els convenis aplicables en nom de l'Estat del pavelló.
13. Nom i adreça del propietari o del navilier del vaixell.
14. En el cas dels vaixells que transporten carregaments líquids o sòlids a granel, nom i adreça del noliejador responsable de la selecció del vaixell i tipus de noliejament.
15. Data final de redacció de l'informe d'inspecció.
16. Indicació que la informació detallada relativa a inspeccions o immobilitzacions pot ser publicada.

## II. Informació relativa a la inspecció:

1. Certificats expedits en aplicació dels convenis internacionals pertinents, autoritat o organisme que ha expedit el certificat o certificats pertinents, indicant les dates d'expedició i d'expiració.
2. Parts o elements del vaixell que han estat objecte d'inspecció (en el cas d'inspecció més detallada o ampliada).
3. Indicació del tipus d'inspecció (inspecció, inspecció més detallada, inspecció ampliada).
4. Naturalesa de les deficiències.
5. Mesures adoptades.

## III. Informació suplementària en cas d'immobilitzacions:

1. Data de la decisió d'immobilització.
2. Data d'aixecament de la immobilització.
3. Naturalesa de les deficiències que han justificat la decisió d'immobilització (referències als convenis quan correspongui).
4. Informació sobre l'última visita intermèdia o anual.
5. Indicació, si s'escau, de la responsabilitat de la societat de classificació o de qualsevol altre organisme privat que hagi efectuat la inspecció, respecte a les deficiències que, soles o en combinació amb altres causes, hagin provocat la immobilització.
6. Mesures adoptades.

## ANNEX XI

**Dades subministrades en el marc del control de l'aplicació, segons el que disposa l'article 20**

1. Cada any, com a molt tard l'1 d'abril, l'Administració marítima espanyola ha de subministrar a la Comissió les dades següents relatives a l'any precedent.

1.1 Nombre d'inspectors que treballen pel seu compte en el marc del control de vaixells per l'Estat del port.

La informació s'ha de transmetre a la Comissió utilitzant el model de quadre següent:

Port/zona	Nombre d'inspectors a temps complet	Nombre d'inspectors a temps parcial (1)	Conversió en temps complet
Port d'X .....			
Port d'Y .....			
<b>Total .....</b>			

(1) Quan les inspeccions efectuades pels inspectors en el marc del control del port per l'Estat només constitueixin una part de la càrrega de treball dels esmentats inspectors, el nombre total d'inspectors que es fixi s'ha d'adaptar de manera que indiqui el nombre equivalent d'inspectors a temps complet.

Aquestes dades s'han de subministrar en l'àmbit nacional i per a cada un dels ports considerats. A les finalitats del present annex, s'entén per port un port individual i la zona geogràfica coberta per un inspector o per un equip d'inspectors, inclosos, si s'escau, diversos ports individuals. El mateix inspector pot ser cridat a intervenir en més d'un port/zona geogràfica.

1.2 Nombre total de vaixells que han entrat als seus ports en l'àmbit nacional:

## 2. L'Administració marítima espanyola:

- a) Ha de subministrar a la Comissió cada sis mesos la llista detallada dels moviments de vaixells, sense incloure-hi els serveis regulars de transbordadors, que han entrat als seus ports, amb els números OMI dels vaixells i les dates d'arribada; o bé,
- b) Ha de proporcionar al SIRENAC els números OMI i les dates d'arribada dels vaixells, sense incloure-hi els serveis regulars de transbordadors, que han entrat diàriament als seus ports.

L'Administració marítima espanyola ha de proporcionar a la Comissió la llista de serveis regulars de transbordadors esmentats en els paràgrafs a) i b) en un termini de sis mesos a partir de la data en la qual comenci a aplicar-se aquest Reial decret, i posteriorment cada vegada que es produeixin canvis en els serveis esmentats.

## ANNEX XII

**A) Categories de vaixells sotmesos a la prohibició d'accés als ports comunitaris (segons l'article 9)**

1. Vaixells cisterna per a productes químics i gasos.
2. Vaixells de mercaderies a granel.
3. Petroliers.
4. Vaixells de passatge.

**B) Procediments per a la prohibició de l'accés als ports de la Comunitat**

1. Quan concorrin les circumstàncies que descriu l'article 9, el capità marítim del port en el qual s'hagi dictat la segona o la tercera immobilització del vaixell, segons el cas, ha de notificar per escrit al capità i al propietari o navilier del vaixell l'ordre de prohibició d'accés del vaixell.

La capitania marítima també ha d'informar l'Administració de l'Estat del pavelló, la societat de classificació interessada, els altres estats membres, la Comissió Europea, el Centre Administratiu d'Assumptes Marítims i la Secretaria del Memoràndum de París.

L'ordre de prohibició d'accés té efectes des del moment en què el vaixell sigui autoritzat a abandonar el port després de la rectificació de les deficiències que hagin causat la immobilització.

2. Per aixecar l'ordre de prohibició de l'accés, el propietari o navilier ha de dirigir una petició formal a la capitania marítima que hagi imposat la prohibició d'accés. Aquesta petició ha d'anar acompanyada d'un certificat de l'Administració de l'Estat del pavelló que acrediti que el vaixell compleix plenament les disposicions aplicables dels convenis internacionals. La petició d'aixecament de la prohibició d'accés també ha d'anar acompanyada, si escau, d'un certificat de la societat de classificació en la qual estigui registrat el vaixell en què es mostri que el vaixell és conforme a les normes de classificació especificades per l'esmentada societat.

3. L'ordre de prohibició d'accés només es pot aixecar després d'una nova inspecció del vaixell, al port acordat pels inspectors de la capitania marítima que hagi imposat la prohibició d'accés, sempre que es demostrï satisfactòriament davant d'aquesta que el vaixell compleix plenament els requisits aplicables dels convenis internacionals.

Quan el port estigui a la Unió Europea, l'autoritat competent de l'Estat membre del port de destinació pot autoritzar el vaixell, amb el consentiment de la capitania marítima que hagi imposat la prohibició d'accés, a navegar fins aquest port, únicament als efectes de comprovar que el vaixell satisfà els requisits que preveu el punt 2.

La nova inspecció consisteix en una inspecció ampliada que ha d'incloure, com a mínim, els punts corresponents de la secció C) de l'annex V.

Tots els costos d'aquesta inspecció han de ser sufragats pel propietari o pel navilier.

4. Si els resultats de la inspecció ampliada satisfan l'Estat membre d'acord amb el punt 2, s'aixeca la prohibició de l'accés. Se n'informarà per escrit el propietari o el navilier del vaixell.

La capitania marítima competent també ha d'informar per escrit de la seva decisió a l'Administració de l'Estat del pavelló, la societat de classificació interessada, els altres estats membres, la Comissió Europea, el Centre Administratiu d'Assumptes Marítims i la Secretaria del Memoràndum de París.

5. La informació sobre els vaixells als quals s'hagi prohibit l'accés als ports de la Unió Europea ha d'estar disponible en el sistema SIRENAC i publicar-se d'acord amb el que disposa l'article 18 i l'annex IX.

### ANNEX XIII

#### Exigències internacionals i comunitàries relatives als registradors de dades de la travessia

1. Els vaixells pertanyents a les següents categories que facin escala en un port d'un Estat membre de la Unió Europea han d'estar equipats amb un registrador de dades de la travessia que compleixi les normes de funcionament que preveu la Resolució de l'OMI A 861 (20) i les normes en matèria de proves previstes a la Norma núm. 61996 de la Comissió Electrònica Internacional (CEI):

a) Vaixells de passatge construïts a partir de l'1 de juliol de 2002.

b) Transbordadors de càrrega rodada de passatgers, construïts abans de l'1 de juliol de 2002, com a molt tard a la data del primer reconeixement que s'efectuï a partir de l'1 de juliol de 2002.

c) Vaixells de passatge diferents dels transbordadors de càrrega rodada construïts abans de l'1 de juliol de 2002, com a màxim l'1 de gener de 2004.

d) Vaixells diferents dels vaixells de passatge amb un arqueig brut igual o superior a les 3.000 tones i construïts a partir de l'1 de juliol de 2002.

2. Els vaixells pertanyents a les següents categories i construïts abans de l'1 de juliol de 2002, que facin escala en un port d'un Estat membre de la Unió Europea, han d'estar equipats amb un registrador de dades de la travessia que compleixi les normes pertinents de l'OMI.

a) Vaixells de càrrega amb un arqueig brut igual o superior a les 20.000 tones, com a molt tard, en la data fixada per l'OMI o, si no hi ha decisió de l'OMI, com a molt tard, l'1 de gener de 2007.

b) Vaixells de càrrega amb un arqueig brut igual o superior a les 3.000 tones, però inferior a les 20.000 tones, com a màxim, en la data fixada per l'OMI o, si no hi ha decisió de l'OMI, com a màxim, l'1 de gener de 2008.

## MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

**2211** REIAL DECRET 99/2003, de 24 de gener, pel qual es modifica el Reglament sobre notificació de substàncies noves i classificació, envasament i etiquetatge de substàncies perilloses, aprovat pel Reial decret 363/1995, de 10 de març. («BOE» 30, de 4-2-2003.)

El Reial decret 363/1995, de 10 de març, pel qual s'aprova el Reglament sobre notificació de substàncies noves i classificació, envasament i etiquetatge de substàncies perilloses, va incorporar al nostre ordenament jurídic la Directiva 92/32/CEE del Consell, de 30 d'abril de 1992, per la qual es modifica per setena vegada la Directiva 67/548/CEE, relativa a l'aproximació de les disposicions legals, reglamentàries i administratives en matèria de classificació, envasament i etiquetatge de substàncies perilloses, així com la Directiva 91/155/CEE de la Comissió, modificada per primera vegada per la Directiva 93/112/CEE, per la qual es defineixen i es fixen les modalitats del sistema d'informació específica respecte a les substàncies i preparats perillosos (fitxes de dades de seguretat).

Recentment s'ha publicat la Directiva 2001/58/CE de la Comissió, de 27 de juliol de 2001, que modifica per segona vegada la Directiva 91/155/CEE, per la qual es defineixen i es fixen les modalitats del sistema d'informació específica respecte als preparats perillosos, en aplicació de l'article 10 del Reglament sobre classificació, envasament i etiquetatge de preparats perillosos, aprovat pel Reial decret 1078/1993, de 2 de juliol, i les substàncies perilloses en aplicació de l'article 23 del Reglament sobre notificació de substàncies noves i classificació, envasament i etiquetatge de substàncies perilloses, aprovat pel Reial decret 363/1995, de 10 de març (fitxes de dades de seguretat). La seva aplicació permetrà millorar els criteris tècnics que han d'utilitzar els responsables de la comercialització d'una substància química per elaborar les fitxes.

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora parcialment al nostre ordenament jurídic el que estableix la Directiva 2001/58/CE, referent a les substàncies perilloses.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.16a i 23a de la Constitució i d'acord