



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 285, de 28 de noviembre de 2000
Referencia: BOE-A-2000-21432

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: 18 de octubre de 2014

El artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su versión actual, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre (en adelante LPEMM), encomienda al Ministerio de Fomento la competencia sobre ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales.

Desde principios de siglo han sido tres las disposiciones normativas que, con rango de Real Orden, en primer lugar, y Decreto posteriormente, han constituido el marco legal para la ordenación y regulación de las actividades de inspección y certificación de buques. Por Real Orden de 25 de noviembre de 1909 se promulgó el Reglamento de reconocimiento de embarcaciones mercantes, sustituido más adelante por el Decreto 1362/1959, de 23 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, ampliamente revisado por el Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, cuya vigencia se ha extendido hasta la fecha.

El artículo 1-12 de este último preveía que los preceptos del Reglamento deberían ser periódicamente revisados, en plazos no inferiores a tres años ni superiores a diez, a fin de recoger las enseñanzas de la experiencia en su aplicación y llevar a cabo las modificaciones o adaptaciones que aconsejaran los adelantos tecnológicos. Tales previsiones, sin embargo, no se han cumplido y el Reglamento de 1971 se ha mantenido inalterado en lo sustancial, circunstancia que ha puesto de manifiesto su inadecuación a los avances técnicos y al marco jurídico existentes en la actualidad, tanto en el ámbito internacional como en el nacional.

En lo que afecta a la Organización Marítima Internacional, no sólo se ha producido la aparición de una nueva versión del Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS), en vigor desde 1980, de trascendental importancia para el contenido del Reglamento, enmendada en la actualidad mediante un gran número de resoluciones y complementada con una extensa lista de Códigos internacionales de obligado cumplimiento de acuerdo con las disposiciones del convenio, sino que se han adoptado, han entrado en vigor y se han enmendado nuevos convenios de gran relevancia, como el Convenio internacional para prevenir la contaminación en el mar por los buques, MARPOL 73/78, y numerosos códigos, resoluciones, recomendaciones y directrices que afectan de forma directa o indirecta a la realización de actividades inspectoras de los buques.

Pero en esta materia es, si cabe, de mayor trascendencia el hecho de la incorporación de España a la Unión Europea, lo que requiere la adaptación del marco jurídico español al comunitario. En los últimos años ha sido adoptada, en forma de Directivas o Reglamentos, abundante normativa atinente a la seguridad marítima, que afecta sensiblemente a los contenidos relativos a la inspección y certificación de buques.

La rápida evolución de la normativa internacional requiere la elaboración de un nuevo Reglamento regulador de las funciones de inspección marítima y precisa, además, que se habilite un procedimiento de revisión de sus disposiciones, que permita incorporar de una forma ágil y rigurosa todas las modificaciones que se vayan produciendo.

Los profundos cambios que desde 1971, con la anterior Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, ha experimentado la organización administrativa, reclaman igualmente la adecuación de las actividades de inspección y control marítimos. La reorganización y modernización de la Administración marítima en el ámbito periférico, emprendidas a partir de la entrada en vigor de la LPEMM, con la creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos de carácter exclusivamente civil, ha dado por concluida la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y ha establecido una separación clara de la gestión administrativa de la marina civil. De acuerdo con el Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas, la adscripción de los servicios de inspección a dichas unidades ha dado lugar a la creación de las Áreas de Inspección Marítima. El nuevo régimen de las funciones de inspección y certificación de buques debe acomodarse, lógicamente, a dicha estructura organizativa.

El Reglamento de inspección y certificación de buques civiles que ahora se aprueba presenta, por lo demás, dos importantes novedades sistemáticas, que afectan a su ámbito de aplicación y a su contenido. Se amplía aquél, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.1.g) de la LPEMM, para comprender, además de las actividades inspectoras reguladas en el Reglamento de 1971, las inspecciones y controles radioeléctricos, las inspecciones operativas, los procedimientos de carga, descarga, estiba y desestiba de la carga a bordo del buque y las actividades, competencia y cualificación de la tripulación. No se recogen, por el contrario, buena parte de las reglas y disposiciones de carácter técnico, y por lo tanto cambiantes, que los capítulos II y III del anterior Reglamento regulaban con detalle, remitiendo su aprobación a las futuras normas de desarrollo del nuevo Reglamento.

El Reglamento se estructura en tres Títulos. El Título I ("Principios generales y organización") determina el objeto y ámbito de aplicación del Reglamento, el alcance y contenido de las inspecciones y controles por él regulados, las exenciones y excepciones contempladas y la organización y ordenación de la actividad inspectora.

El Título II ("De la actividad inspectora") establece las reglas y principios rectores de la función inspectora, sus formas de iniciación y finalización, las actividades de inspección a mantener durante el proceso de construcción de un buque, su transformación, reparación, reforma o modificación, y durante su servicio, así como los principios generales de la aprobación y homologación de aparatos, elementos, materiales y equipos que han de ir instalados a bordo de buques de pabellón español.

Las normas de este Título son aplicables a los buques de pabellón español, a los que se construyen en España destinados a la exportación, a los buques de pabellón extranjero que entren en un astillero español para ser transformados o reparados y a los que hagan escala en puertos españoles.

El Título III ("Régimen sancionador") regula, de acuerdo con el marco general establecido por el Título IV de la LPEMM, el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración marítima respecto de las actividades de inspección y certificación de buques.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de noviembre de 2000,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.*

Se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles que figura como anexo a este Real Decreto.

Disposición adicional primera. *Funciones de inspección y control de buques realizadas por organizaciones autorizadas.*

Las funciones de inspección y control de buques, para las que pueden ser autorizadas las organizaciones de inspección y control de buques reconocidas de acuerdo con el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, podrán ser ampliadas por Orden del Ministro de Fomento, que determinará, a su vez, los requisitos específicos adicionales que deban cumplir dichas organizaciones para ser autorizadas a su realización.

Disposición adicional segunda. *Técnicos titulados competentes.*

1. A efectos de lo dispuesto en los artículos 22 y 38 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se entenderá por técnicos titulados competentes para la redacción y firma de proyectos completos de construcción a los ingenieros navales (en adelante cuando se haga referencia al título de Ingeniero Naval, la referencia se entenderá hecha a los títulos de Ingeniero Naval e Ingeniero Naval y Oceánico).

2. A efectos también de lo dispuesto en los artículos citados en el apartado anterior, se entenderá por técnicos titulados competentes para la redacción y firma de proyectos parciales de construcción, así como de proyectos de transformación, reforma o grandes reparaciones de buques, a los ingenieros navales y a los ingenieros técnicos navales, estos últimos en el ámbito de su especialidad.

3. A efectos de lo dispuesto en el artículo 26 y 38 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se entenderá por técnicos titulados competentes para la dirección de obras de construcción de buques a los ingenieros navales, y para la dirección de obras de transformación, reforma o grandes reparaciones de buques, a los ingenieros navales e ingenieros técnicos navales, estos últimos en el ámbito de su especialidad.

Disposición adicional tercera. *Inspección y control de las embarcaciones de recreo.*

1. La inspección y control de la construcción de las embarcaciones de recreo a las que sea de aplicación el Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, embarcaciones de recreo semiacabadas y sus componentes, en aplicación de la Directiva 94/25/CE, se registrarán por lo dispuesto en dicho Real Decreto.

2. La inspección y control de las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección, durante su etapa en servicio, se regularán por lo dispuesto en dicho Real Decreto y, supletoriamente, por las prescripciones del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Disposición adicional cuarta. *Ampliación de facultades para las organizaciones autorizadas.*

1. Se amplían las facultades que se otorgan a las organizaciones autorizadas por el artículo 7, 1 del Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima al seguimiento de la construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar el pabellón español mediante la realización de las inspecciones y reconocimientos pertinentes.

2. En los supuestos de que alguna organización previamente autorizada a realizar las actividades expresadas en el citado artículo 7, 1 del Real Decreto 2662/1998, solicite la ampliación de facultades a la que se refiere el apartado anterior, la nueva resolución

autorizatoria podrá modular el contenido obligacional de la autorización originaria en función de las nuevas facultades que se otorgan.

Disposición adicional quinta. *Condiciones especiales para los buques y embarcaciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado.*

Los buques y embarcaciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, en su condición de buques de Estado, gozarán de las ventajas y excepciones que a les otorga la normativa internacional aplicable.

Disposición transitoria primera. *Vigencia de resoluciones preexistentes.*

Las resoluciones dictadas en desarrollo y actualización técnica de las normas contenidas en los capítulos II y III del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, aprobado por Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, continuarán aplicándose, en lo que no se opongan a lo dispuesto en este Reglamento, hasta tanto no se aprueben las órdenes a las que se hace referencia en la disposición derogatoria segunda.

Disposición transitoria segunda. *Certificados.*

I. Hasta tanto no entre en vigor la normativa de desarrollo del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se acreditará el cumplimiento del buque con la normativa nacional e internacional aplicable, considerando por tanto que se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad y de prestar eficazmente el servicio para el que haya sido autorizado, mediante la presentación de los certificados que le correspondan según su tipo, clase y características principales, en período de validez.

Los certificados a los que se refiere el párrafo anterior son los siguientes:

1. Certificado de navegabilidad.
2. Acta de estabilidad.
3. Certificado de arqueo.
4. Certificado de francobordo.
5. Certificado de seguridad, de seguridad de construcción y/o de seguridad de equipo según corresponda al tipo de buque.
6. Certificado de seguridad radioeléctrica.
7. Certificado de máquinas sin dotación permanente.
8. Certificado del valor de la relación A/Amáx.
9. Certificado del número máximo de pasajeros.
10. Certificado de gestión de la seguridad.
11. Certificado de prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos.
12. Certificado de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
13. Certificados de recepción de residuos, 14. Certificado de material náutico.
15. Certificado de reconocimientos de las balsas salvavidas.
16. Certificado de reconocimiento de los medios de carga y descarga.
17. Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica.
18. Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas.
19. Certificado de seguridad para el transporte de grano.
20. Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
21. Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados.
22. Certificado de seguridad para naves de gran velocidad.

II. También se acreditará el cumplimiento de las condiciones citadas en el apartado anterior mediante la presentación de los siguientes documentos, adecuadamente cumplimentados y según corresponda al tipo de buque en cuestión y a sus principales características:

1. Resolución relativa a la dotación mínima de seguridad.
2. Títulos relativos al Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978/1995.
3. Permiso de operación para naves de gran velocidad.

4. Libro de registro de hidrocarburos.
5. Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.
6. Plan de gestión y libro de registro de basuras.
7. Archivo de reconocimientos mejorados para buques petroleros y graneleros.

Disposición derogatoria primera. *Normas derogadas.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto y, en concreto, las siguientes disposiciones del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, aprobado por el Decreto 3384/1971, de 28 de octubre:

- a) El capítulo I.
- b) Los dos primeros párrafos y el párrafo F) del artículo 2-01 del capítulo II.
- c) El artículo 2-04 del capítulo II, y d) El capítulo IV.

Disposición derogatoria segunda. *Reducción de rango reglamentario.*

Con excepción de lo relativo a las embarcaciones de recreo, continuarán en vigor con rango de Orden, hasta tanto no sean modificados por Orden del Ministro de Fomento, los siguientes preceptos del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, aprobado por Decreto 3384/1971, de 28 de octubre:

- a) El capítulo II, excepto los dos primeros párrafos y el párrafo F) del artículo 2-01 y el artículo 2-04.
- b) El capítulo III, y el capítulo V.

Disposición final primera. *Desarrollo normativo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y aplicación del Reglamento aprobado por este Real Decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor a los 3 meses de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a 10 de noviembre de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO

REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES

TÍTULO I

Principios generales y organización

CAPÍTULO I

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1. *Objeto del Reglamento.*

1. El objeto de este Reglamento es establecer un marco normativo específico que regule las condiciones generales y el procedimiento para la realización de las inspecciones y controles de los buques previstos en el apartado 5 del artículo 86 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).

2. Por actividades inspectoras se entenderá todas las inspecciones y controles, así como reconocimientos, aprobaciones, homologaciones, certificaciones y demás actividades que se realicen en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo.

3. Las actividades inspectoras tendrán como objeto comprobar que el buque, sus aparatos, elementos, materiales o equipos, su tripulación, su carga y sus procedimientos operativos reúnen, respecto al fin al que se destina el buque, las prescripciones y condiciones aplicables de la normativa nacional e internacional vigente en España en materia de seguridad marítima -que a los efectos de este Reglamento se entenderá como seguridad de la vida humana en la mar, del buque y de la navegación-, y prevención de la contaminación del medio ambiente marino producida desde los buques.

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de este Reglamento se entiende por:

A) De los convenios internacionales:

1. Convenio SOLAS: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974, junto con sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en vigor.

2. Convenio MARPOL 73/78: Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973/1978, junto con el resto de sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en vigor.

3. Convenio de Torremolinos: Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, junto con sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en sus versiones vigentes.

4. Código internacional de gestión de la seguridad, Código ISM o Código CGS: Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, al que se refiere la regla 1 del capítulo IX del anexo del Convenio SOLAS y aprobado por la Asamblea de la Organización en la resolución A.741(18), junto con sus enmiendas en vigor.

5. Convenio STCW: Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, junto a sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en vigor.

B) De los buques:

6. Flota civil española: el conjunto formado por la flota mercante nacional, la flota pesquera nacional, los buques de recreo y deportivos nacionales y los demás buques civiles españoles no incluidos en los supuestos anteriores, según queda definida en el artículo 7.1 de la LPEMM.

7. Zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción: se considerarán las definidas en el artículo 7.1 de la LPEMM.

8. Buque civil: cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación, y no afecto al servicio de la defensa nacional, según queda definido en el artículo 8.2 de la LPEMM.

A los efectos de este Reglamento se considerarán también buques civiles aquellos artefactos flotantes sin propulsión que, no siendo construidos con la misión específica de navegar, lo hayan sido para ser remolcados o para permanecer anclados.

9. Desplazamiento del buque: peso en toneladas del volumen del agua desplazada por el volumen de carena del buque.

10. Buque sin desplazamiento: buque cuyo régimen operacional normal se caracteriza por que su peso no está sustentado total o predominantemente por fuerzas hidrostáticas.

11. Buque mercante: todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, según queda definido en el artículo 8.3 de la LPEMM.

12. Buque pesquero: todo buque equipado o utilizado con fines comerciales para la captura de peces o de otros recursos vivos del mar.

13. Buque de recreo. Todo buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, cuya eslora de casco (L_h) sea superior a 24 metros, con un arqueado bruto inferior

a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, destinado para la navegación de recreo, el turismo, el ocio, la práctica del deporte o la pesca no profesional, utilizado por su propietario o por cualesquiera otras personas mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o cualquier otro título.

14. Buque de pasaje: un buque que transporte más de doce pasajeros, según queda definido en la regla I/2.f del Convenio internacional SOLAS. A los efectos de este Reglamento se considerarán como buques de pasaje aquellos buques mercantes o de recreo que transporten más de doce pasajeros.

15. Buque para servicios de puerto: remolcadores, lanchas, gabarras, dragas y demás buques o embarcaciones dedicados a prestar servicios de puerto, de salvamento u otros servicios auxiliares a la navegación.

16. Buque de carga: todo buque mercante que no sea buque de pasaje ni buque para servicios de puerto.

17. Embarcación de recreo. Toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora (L_H) comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios establecidos en la norma UNE-EN ISO 8666, utilizadas para fines deportivos, de ocio y para entrenamiento o formación para la navegación de recreo, aun cuando se exploten con ánimo de lucro.

18. Artefactos flotantes de recreo: embarcaciones proyectadas con fines recreativos o deportivos, de los siguientes tipos:

- a) Piraguas, kayacs, canoas sin motor y otros artefactos sin propulsión mecánica.
- b) Patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3.5 kw.
- c) Motos náuticas.
- d) Tablas a vela.
- e) Tablas deslizantes con motor y otros ingenios similares.
- f) Instalaciones flotantes fondeadas.

19. Pasajero, según queda definido en la regla I/2.e del Convenio internacional SOLAS, toda persona a bordo del buque excepto el capitán, los miembros de la tripulación u otras personas empleadas u ocupadas a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo y los niños menores de un año de edad.

20. Eslora total para embarcaciones de recreo, (LTER): distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto, entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía: uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa de la embarcación, y el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación. Se incluyen todas las partes estructurales o integrales como son proas o popas metálicas o de madera, amuradas y uniones de casco con cubierta. Se excluyen todas las partes desmontables que puedan quitarse de forma no destructiva y sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, por ejemplo palos o tangones, baupreses, púlpitos y otros extremos de la embarcación, elementos de gobierno, timones, motores fueraborda incluido soportes y refuerzos, transmisiones de motores dentro/ fueraborda y propulsión jet, plataformas de buceo, plataformas de embarque, bandas de goma y defensas.

21. Eslora total: distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto, entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía: uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa del buque, y el otro por la parte más saliente a proa del mismo.

22. Eslora (L): se considerará igual al 96 por 100 de la eslora total en la flotación correspondiente al 85 por 100 del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor.

En los buques proyectados con quilla inclinada la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

En los buques menores de 15 m de eslora total, se podrá tomar como eslora L el 80 por 100 de dicha eslora total.

23. Puntal mínimo de trazado: distancia vertical medida de conformidad a lo dispuesto en el apartado 5 de la regla 3 del Convenio internacional de Líneas de Carga, 1966. Para buques pesqueros se tomará la distancia vertical medida de conformidad a lo dispuesto en el apartado 8 del capítulo I del Convenio internacional de Torremolinos modificado por su Protocolo de 1993.

24. Arqueo en GT: arqueo del buque calculado de acuerdo al Convenio internacional de arqueo de buques, 1969, o el Reglamento CEE 2930/86 del Consejo, de 22 de septiembre, por el que se definen las características de los buques de pesca.

C) De la actividad inspectora:

25. Certificado: documento, expedido de conformidad a las disposiciones de este Reglamento, que acredita que el objeto o actividad inspeccionada cumple con la reglamentación nacional o internacional aplicable.

26. Renovación de un certificado: emisión de un nuevo certificado, con el plazo de validez que en el mismo se indique, una vez realizado con éxito el reconocimiento de renovación correspondiente a dicho certificado, prescrito en los instrumentos normativos que desarrollen este Reglamento.

27. Refrendo de un certificado: acción de firmar y sellar la casilla correspondiente de un certificado, por parte del funcionario debidamente autorizado, cuando se haya realizado con éxito uno de los reconocimientos anuales, intermedios, periódicos o de la obra viva prescritos durante el período de validez del certificado o se haya autorizado una prórroga, un período de gracia, el adelanto de la fecha de vencimiento anual, o cualquier otra circunstancia prevista en la normativa aplicable al certificado.

28. Operador o empresa operadora del buque: a los efectos de este Reglamento, se entenderá toda persona física o jurídica que utilizando buques propios o ajenos, incluidos en su ámbito de aplicación, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, y que en consecuencia haya adquirido las obligaciones y responsabilidades relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

29. Entidad colaboradora: entidad autorizada por el Ministerio de Fomento a realizar ciertas actividades de inspección y control de la flota civil española, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 86.5 de la LPEMM.

30. Organización reconocida: sociedad de clasificación u otra entidad privada que efectúe labores de evaluación de la seguridad marítima en nombre de un Estado miembro de la Unión Europea y que haya sido reconocida para realizar tales funciones de conformidad con lo dispuesto en la normativa comunitaria en vigor sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas.

31. Organización autorizada: organización reconocida que haya sido autorizada por el Ministerio de Fomento, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas.

32. Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia: cuadro donde constará toda la información prescrita en la regla 53 del capítulo III del Convenio SOLAS. A los efectos de este Reglamento se entenderá que las referencias hechas por la LPEMM al cuadro orgánico para situaciones de siniestro en sus artículos 115.2.j) y 116.2.f) son hechas al cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.

33. Transformación, reforma o gran reparación: a los efectos de este Reglamento se entenderá cualquier transformación, reforma o cualquier otra modificación realizada en un buque que tenga o pueda tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. También se entenderá aquellas reparaciones que se realicen a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de reparación, y que tengan o puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. En este sentido se entenderá dentro de este concepto toda modificación que:

a) Altere las dimensiones o características principales del buque como la eslora, la manga, el puntal, su arqueo, etc.

- b) Altere la capacidad del buque para el transporte de pasajeros o su capacidad para el transporte de carga.
- c) Prolongue apreciablemente la duración en servicio de un buque.
- d) Tenga influencia sobre la resistencia estructural del buque, sobre su estabilidad -bien al estado intacto o después de avería-, o sobre su compartimentado.
- e) Suponga un cambio del tipo de buque o de su grupo y/o clase.
- f) Afecte a las características principales de su maquinaria propulsora, o que g) Altere las características del buque hasta tal punto que con las nuevas pasaría a quedar sujeto a otras disposiciones o requisitos.

34. Reparación: a los efectos de este Reglamento se entenderá cualquier reparación que se realice a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de mantenimiento, y que no tengan ni puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la marítima del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este Reglamento será de aplicación a la flota civil española, con las especialidades que se prevén para las embarcaciones de recreo en la disposición adicional tercera del Real Decreto que lo aprueba, así como, en los términos que en cada caso se establezcan, a los siguientes buques:

- a) Los que estando en proceso de construcción en el extranjero, soliciten su abanderamiento bajo pabellón español.
- b) Los que enarbolando pabellón extranjero se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.
- c) Los buques, independientemente del pabellón que enarbolan o vayan a enarbolar, que se hallen en construcción, transformación o reforma en España.

2. Estarán excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento:

- a) Las embarcaciones proyectadas y destinadas a fines recreativos o deportivos cuyo casco tenga una eslora menor de 2,5 m medida de conformidad a lo dispuesto en el apartado 20 del artículo 2 de este Reglamento, y las embarcaciones de regatas que tengan sus propias normas de construcción y estén destinadas exclusivamente a la competición.
- b) Los artefactos flotantes de recreo, según estos quedan definidos en el artículo 2, con independencia de su eslora.
- c) Los buques y embarcaciones afectos a la defensa nacional o a la de otros Estados, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 45.
- d) Los artefactos o instalaciones susceptibles de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazados sobre el lecho del mar, anclados o apoyados en él.

Artículo 4. *Clasificación Nacional de Buques.*

1. A los efectos de ejercicio de la actividad inspectora regulada en este Reglamento y en sus normas de desarrollo, y determinar los requisitos técnicos de seguridad y prevención de la contaminación del medio ambiente marino que deben cumplir los buques civiles españoles, éstos se clasificarán en los siguientes grupos, atendiendo a las definiciones que de los diferentes tipos de buque se hacen en el artículo 2:

- a) Grupo I: buques de pasaje.
- b) Grupo II: buques de carga.
- c) Grupo III: buques para servicios de puerto.
- d) Grupo IV: buques pesqueros.
- e) Grupo V: buques y embarcaciones de recreo.

2. Cada uno de los grupos de esta clasificación serán subdivididos por Orden del Ministro de Fomento, en diversas clases que tengan en cuenta el tráfico y el servicio al que van a ser dedicados los buques, así como aquellas características propias de éstos que puedan influir en la seguridad marítima o en la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

La subdivisión de los buques del grupo IV se adoptará previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

3. Cualquier buque o tipo de buque que no pueda ser encuadrado propiamente en ninguno de los grupos y clases establecidos, será clasificado en los grupos y clases que más se aproximen a sus características y al tráfico y servicio que realicen.

Artículo 5. *Alcance de las actividades inspectoras.*

1. Las actividades inspectoras a las que se refiere el artículo 1 abarcarán las siguientes etapas de la vida de un buque:

a) La etapa previa al inicio de la construcción, en la que tendrán como objeto la revisión del proyecto de construcción del buque y toda la documentación técnica asociada, y serán realizadas conforme a los capítulos III y IV del Título II.

b) La etapa correspondiente a todo el proceso de construcción del buque, que abarcará todas las realizadas desde la fase de acopio de materiales hasta la finalización de las pruebas oficiales, incluyendo la puesta de quilla del buque y su botadura, conforme a los capítulos III y IV del Título II.

c) La etapa durante la cual el buque presta su servicio, que abarcará todas las realizadas desde el momento en que al buque le sean extendidos los primeros certificados, hasta el momento en que cesen definitivamente sus actividades, conforme a los capítulos IV y VI del Título II.

d) La etapa final en que se procede a su desguace o hundimiento voluntario, realizadas conforme al capítulo VI del Título II.

2. Quedarán comprendidas, asimismo, dentro de las actividades inspectoras las actuaciones siguientes:

a) La recepción, certificación, homologación o aprobación de cualquier material, componente estructural, aparato, elemento, equipo o instalación que vaya a ser incorporado al buque y que tenga una influencia significativa en las condiciones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, conforme al capítulo VII del Título II.

b) El proyecto y la posterior ejecución de las transformaciones, reformas o grandes reparaciones que se hagan al buque durante su etapa en servicio, conforme al capítulo VI del Título II.

Artículo 6. *Contenido de las actividades inspectoras.*

Las actividades inspectoras realizadas en las diferentes etapas de construcción y de servicio del buque señaladas en el artículo anterior, tendrán los siguientes contenidos relativos a la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino:

1. La estructura del buque, su compartimentado y su disposición general, que incluye a su vez:

a) El cálculo del arqueo del buque o de otras características propias del mismo y la medición de sus dimensiones principales.

b) La estructura resistente del buque y la comprobación de su escantillonado.

c) La estabilidad en estado intacto, el compartimentado y la estabilidad después de averías.

d) La asignación de líneas de máxima carga, y la integridad a la estanqueidad.

e) La protección estructural contra incendios la subdivisión del buque en zonas aisladas, y la protección y aislamiento de los medios de evacuación y de los espacios con alto riesgo de incendio.

f) La disposición de las vías de evacuación del buque y su integración en el plan de evacuación de éste.

g) Las instalaciones y disposiciones especiales para prevenir la contaminación del medio marino ; y h) Los alojamientos a bordo en la parte que afecta a la seguridad marítima.

2. Los aparatos, elementos, materiales y equipos instalados en el buque siguientes:

a) El equipo propulsor y de gobierno del buque, las máquinas propulsoras principales, así como todos sus servicios y equipos auxiliares.

b) El equipo principal de generación de energía eléctrica y sus servicios auxiliares, el equipo de emergencia, los cuadros de distribución y la instalación eléctrica general del buque.

c) Los sistemas y equipos de detección, alarma y extinción de incendios.

d) Los dispositivos y medios de salvamento, su estiba y situación a bordo, y los medios de puesta a flote, recuperación y embarque.

e) Los equipos de navegación del buque, su integración y situación a bordo, y las luces y marcas de navegación.

f) Las instalaciones radioeléctricas (equipos de radiocomunicaciones y sistemas radioeléctricos de ayuda a la navegación).

g) Las instalaciones y equipos para prevenir la contaminación del medio marino ; y h) Todo el resto de aparatos, elementos, materiales y equipos del buque que influyan en las condiciones de seguridad o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino (equipo de cubierta, de fondeo, de carga y descarga, de achique, de lastre, así como las instalaciones y equipos especiales propios de cada tipo de buque).

3. Los procedimientos y prescripciones operacionales relativas a:

a) La carga, descarga, estiba y desestiba de la carga en general, trincaje a bordo de la carga en unidades, condiciones de transporte de la carga sólida a granel, operaciones especiales de vaciado, llenado o limpieza de tanques con graneles líquidos.

b) Las mercancías peligrosas o altamente contaminantes, con sus disposiciones especiales de empaquetado, autorización de transporte, carga, descarga, estiba, desestiba, sujeción y cualquier tipo de manipulación a la que puedan estar sometidas.

c) La comunicación entre tripulantes, los ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque, los procedimientos para la contención de averías, los planos del sistema de luchas contra incendios, las operaciones de mando desde el puente, el funcionamiento de las máquinas, la información que debe facilitarse a través de manuales, instrucciones, u otros documentos relativos a la seguridad de las operaciones a bordo ; y d) La prevención de la contaminación del medio ambiente marino y de la atmósfera, que incluirá el tratamiento y descarga de hidrocarburos y mezclas oleosas desde la cámara de máquinas, así como de basuras y aguas sucias al mar o la utilización limitada de combustibles contaminantes de la atmósfera.

4. La competencia y cualificación profesional de la tripulación de acuerdo con lo dispuesto en el cuadro de tripulaciones mínimas, el conocimiento de las obligaciones y atribuciones que se ha asignado a cada miembro de la tripulación tanto en la operación normal del buque como en situaciones de emergencia, así como la preparación y eficacia de los tripulantes en el desempeño de dichas tareas.

5. El cumplimiento con las disposiciones del Código ISM o CGS, con sus disposiciones complementarias nacionales e internacionales, relativas a los buques y a sus respectivas empresas navieras.

Artículo 7. Exenciones.

1. La Dirección General de la Marina Mercante, mediante una autorización específica otorgada caso por caso, podrá eximir del cumplimiento de algunas de las disposiciones establecidas en este Reglamento, con la condición de que se cumplan unas disposiciones alternativas que garanticen un nivel equivalente de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, a los siguientes tipos de buques que vayan a ostentar pabellón español:

a) Buques que presenten características de índole innovadora y/o que vayan a ser dedicados a la investigación y mejora de elementos, aparatos y equipos de los mismos.

b) Buques destinados específicamente a la investigación del medio marino, búsqueda y rescate de hallazgos o a operaciones de extracción o exploración del medio marino, de características específicas y singulares en función de la actividad a desarrollar.

c) Buques que reproduzcan otros buques históricos.

2. La solicitud para el otorgamiento de dichas exenciones podrá presentarse ante las Capitanías Marítimas, que la trasladarán a la Dirección General de la Marina Mercante.

3. La Dirección General de la Marina Mercante deberá resolver y notificar en un plazo de dos meses desde la recepción de las solicitudes, y en la resolución se hará constar claramente las disposiciones objeto de la exención y el motivo de su otorgamiento, el alcance temporal de la misma, la actividad que puede realizarse a su amparo, la identidad del buque y sus características principales.

4. Asimismo se harán constar las medidas alternativas establecidas por la Dirección General de la Marina Mercante en función de las características de los buques, las actividades a desarrollar, la seguridad marítima, y la protección del medio ambiente marino.

5. La Dirección General de la Marina Mercante mantendrá un registro actualizado de las exenciones concedidas a cada buque de pabellón español.

6. La resolución de la Dirección General de la Marina Mercante autorizando la exención solicitada será conservada a bordo del buque en cuestión, junto con el resto de la documentación que acredite su estado, y se conservará copia en la Dirección General de la Marina Mercante.

CAPÍTULO II

Organización y ordenación de la actividad inspectora

Artículo 8. *La función inspectora de la Administración General del Estado.*

1. La función inspectora de la Administración General del Estado se dirigirá, ejecutará y supervisará por la Dirección General de la Marina Mercante, a través de sus órganos centrales y periféricos.

2. Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante la ordenación técnica, impulso, control y, en su caso, ejecución de la función inspectora de la Administración marítima, así como la elaboración de los estándares y criterios técnicos para su realización.

3. Las actividades inspectoras reguladas en este Reglamento serán realizadas por funcionarios debidamente acreditados del Ministerio de Fomento, con los conocimientos y la titulación adecuados para la realización eficaz de los cometidos asignados, en los términos que determina el artículo 9 y que ocupen puestos de trabajo que supongan el ejercicio de funciones de inspección y control de buques. No obstante, el Ministerio de Fomento podrá confiar dichas actividades a los organismos públicos previstos en el título III de la Ley 6/1997, de 14 de abril, o a entidades colaboradoras, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre. En cualquier caso, para ejercer dichas funciones se requerirán conocimientos y titulaciones equivalentes a los exigidos para el personal funcionario.

4. Los Inspectores y Subinspectores a que se hace referencia en el artículo 9 de este Reglamento deberán realizar las actividades inspectoras que les correspondan, de acuerdo con las directrices que imparta el responsable de la unidad administrativa correspondiente, de conformidad con la distribución funcional de la Capitanía Marítima bajo la supervisión del Capitán Marítimo y con los criterios organizativos establecidos por éste.

5. Las Capitanías Marítimas centralizarán las solicitudes y el resto de la documentación prevista en este Reglamento o en su normativa de desarrollo, que sean presentadas ante los Distritos Marítimos, y resolverán o darán traslado, según corresponda, a la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 9. Tipos de inspectores.

1. En función de la competencia profesional necesaria para realizar las actividades inspectoras establecidas en el artículo 1, se distinguen los siguientes tipos de inspectores:

- a) Inspectores navales.
- b) Inspectores marítimos náuticos.
- c) Inspectores marítimos de máquinas.
- d) Inspectores marítimos de radio.

Los inspectores contarán, en la realización de las tareas que tienen encomendadas, con la colaboración de los subinspectores navales y marítimos. Todos los anteriores deberán estar prestando servicio activo en la Dirección General de la Marina Mercante o en cualquiera de las Capitanías Marítimas dependientes de ella.

2. Los inspectores navales deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A, y estar en posesión del título oficial de Ingeniero Naval o de Ingeniero Naval y Oceánico.

Los inspectores navales realizarán las siguientes funciones:

a) Revisión global de los proyectos de construcción, transformación, reparación y grandes reformas (artículo 5.1.a y 5.2.b), seguimiento y supervisión de todo el proceso constructivo del buque y de sus pruebas oficiales (artículo 5.1.b), seguimiento y supervisión de todas las actividades inspectoras relativas a la estructura y estabilidad del buque, y de las máquinas marinas.

b) Actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en el apartado 6.1), y en los párrafos a), b), c), d), g) y h) del artículo 6.2).

3. Los inspectores marítimos náuticos deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A y estar en posesión de un título oficial de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo u otro título académico de contenido equivalente.

Los inspectores marítimos náuticos realizarán las siguientes funciones:

a) Seguimiento y supervisión de todos los procedimientos y disposiciones operativas náuticas de los buques.

b) Las actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en los párrafos f) y g) del artículo 6.1), en los párrafos c), d) e) y g) del artículo 6.2) y en los apartados 6.3) y 6.4).

4. Los inspectores marítimos de máquinas deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A, y estar en posesión de un título oficial de Licenciado en Máquinas Navales u otro título académico de contenido equivalente.

Los inspectores marítimos de máquinas realizarán las siguientes funciones:

a) Seguimiento y supervisión de todas las actividades inspectoras relativas a la operación de las máquinas marinas.

b) Las actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en el párrafo g) del artículo 6.1), en los párrafos a), b), c), d), g) y h) del artículo 6.2) y en el párrafo d) del artículo 6.3).

5. Los inspectores marítimos de radio deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A, y estar en posesión de un título oficial de Licenciado en Radioelectrónica Naval u otro título académico de contenido equivalente.

Los inspectores radiomarítimos realizarán las siguientes funciones:

a) Seguimiento y supervisión de todas las actividades inspectoras relativas a la operación de las instalaciones radioeléctricas de los buques.

b) Las actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en el párrafo f) del artículo 6.2).

6. Los inspectores a los que se refieren los apartados anteriores de este artículo, además de las funciones citadas en dichos apartados, realizarán la función de dirección y

coordinación de los equipos de auditoría según el Código ISM, así como la de participación en ellas como auditor (artículo 6.5).

7. Los subinspectores navales deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo B, y estar en posesión del título bien de Ingeniero Naval, o bien de Ingeniero Técnico Naval en cualquiera de sus especialidades. Realizarán las actividades inspectoras relacionadas en el apartado 2 b) de este artículo.

8. Los subinspectores marítimos deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo B, y estar en posesión de cualquiera de las titulaciones mencionadas en los apartados 3, 4, y 5 de este artículo, así como las de Diplomado de la Marina Civil, en cualquiera de sus especialidades.

Realizarán las actividades inspectoras, correspondientes a su especialidad, relacionadas en los apartados 3.b), 4.b) o 5.b) de este artículo.

9. También podrán ser subinspectores marítimos los funcionarios de la Administración General del Estado que, sobre la base de la posesión de un título de formación profesional de tercer grado de especialidad Marítima, hayan accedido, como mínimo, al grupo B.

10. Los inspectores en posesión de una de las cualificaciones anteriores, podrán optar a su habilitación como inspectores para el control por el Estado rector del puerto.

11. Las condiciones para que un inspector pueda ser habilitado como inspector para el control por el Estado rector del puerto son las contenidas en el anexo VII del Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas, además de estar prestando servicio activo en la Dirección General de la Marina Mercante o en cualquiera de las Capitanías Marítimas dependientes de ella.

12. Siempre que su formación y experiencia le capaciten para ello, un inspector o subinspector podrá realizar las funciones que no son propias de su especialidad, bajo la dirección o supervisión de otro inspector cuya especialidad sí cubra dichas funciones.

13. Se faculta al Ministro de Fomento para adaptar las funciones de los inspectores a los avances técnicos, al cumplimiento de la normativa nacional e internacional y a las necesidades de la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino, estableciendo al efecto los correspondientes cursos de formación o reciclaje que sean necesarios para su correcto desempeño.

Artículo 10. *Atribuciones y facultades de los inspectores y subinspectores.*

1. Todos los inspectores y subinspectores a los que se hace referencia en el artículo 9, tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública.

2. De conformidad con el artículo 125.2 de la LPEMM, los inspectores y subinspectores estarán facultados para acceder, después de identificarse y con objeto de realizar las comprobaciones y actuaciones que estimen pertinentes a:

a) Los buques de pabellón español.

b) Los buques de pabellón extranjero con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios internacionales suscritos por España.

c) Las superficies o instalaciones donde éstos se construyan, transformen, reformen, reparen o se realice cualquier otro tipo de actividad que pueda ser objeto de este Reglamento.

3. Los inspectores y subinspectores podrán recabar de otras autoridades competentes o de sus agentes el auxilio necesario para el normal cumplimiento de sus funciones.

4. Las actas, certificados o informes que levanten los inspectores y subinspectores, siempre que se formalicen observando los requisitos establecidos en este Reglamento, tendrán valor probatorio respecto de los hechos reflejados en las mismas, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan aportar los interesados.

Artículo 11. *Obligaciones de los inspectores y subinspectores.*

1. Son obligaciones de los inspectores y subinspectores las siguientes:

a) Realizar todas las actividades inspectoras necesarias para llegar al convencimiento razonable de que los elementos objeto de las mismas se encuentran en buen estado y cumplen la normativa nacional e internacional vigente.

b) Elaborar el correspondiente informe de inspección de conformidad a lo dispuesto en el artículo 19, al finalizar una actividad inspectora.

c) Expedir los certificados que les corresponda de acuerdo con la normativa vigente, siempre y cuando el objeto inspeccionado sea acreedor al mismo.

2. Los inspectores y subinspectores estarán obligados a guardar secreto profesional respecto a los hechos que conozcan en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las actuaciones de colaboración administrativa que procedan.

3. Todos los inspectores y subinspectores serán portadores de un documento personal acreditativo de su condición, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, que indique el tipo de inspector o subinspector de que se trata y si está capacitado para realizar inspecciones para el control por el Estado rector del puerto. Este documento podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, teniendo obligación en dicho caso, de exhibirlo.

4. En el ejercicio de sus funciones, los inspectores y subinspectores han de observar el deber de respeto y consideración debido a los interesados y han de tomar las medidas necesarias para la protección de la intimidad de las personas.

5. Los inspectores desarrollarán su actividad de forma que no se dificulte, más allá de lo necesario, el buen funcionamiento de los buques y actividades inspeccionadas.

6. Los inspectores y subinspectores, así como el personal que les asista, no podrán tener interés comercial ni económico alguno en los buques sobre los que realicen actividades inspectoras ni tampoco en los puertos donde realicen dichas actividades inspectoras, siempre y cuando éstas puedan tener una relación o influencia en el desarrollo de la actividad económica o comercial.

Artículo 12. *Responsabilidad de los inspectores y subinspectores.*

Todos los inspectores y subinspectores a los que se hace referencia en el artículo 9 serán responsables de las actividades inspectoras que realicen, de los informes y documentos que elaboren, y de los certificados que expidan o de los que se expidan con base en su información. Dicha responsabilidad podrá serles exigida de conformidad con las disposiciones legales correspondientes.

TÍTULO II

De la actividad inspectora

CAPÍTULO I

Principios rectores

Artículo 13. *Principios generales de la actividad inspectora.*

1. Cuando las actividades inspectoras reguladas en este Reglamento concluyan con resultado satisfactorio, darán lugar bien a la emisión, refrendo, renovación o prórroga de un certificado, o bien a la emisión de otro documento que refleje claramente el cumplimiento o adecuación de la entidad inspeccionada con la reglamentación aplicable.

2. En todos los certificados, salvo que tengan el carácter de indefinidos, se hará constar su plazo máximo de validez, transcurrido el cual se deberá proceder a la renovación de los mismos. Dicho plazo se establecerá de conformidad con lo establecido en la normativa nacional o internacional de aplicación.

3. La Dirección General de la Marina Mercante queda autorizada a normalizar los modelos de todos los certificados, así como de aquellos otros documentos e informes que así lo requieran.

4. Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante la expedición de los certificados o documentos requeridos por la normativa internacional para buques de eslora (L) igual o mayor de 24 metros.

Corresponde a las Capitanías Marítimas, de acuerdo con su marco organizativo y a través de los funcionarios que dispongan de la cualificación profesional suficiente, refrendar, renovar y prorrogar la validez de los certificados requeridos por la normativa internacional para buques de eslora (L) igual o mayor de 24 metros, así como emitir, renovar, refrendar y prorrogar los certificados requeridos por la normativa internacional para buques de eslora (L) menor de 24 metros y por la normativa nacional para buques de eslora (L) igual o mayor de 24 metros.

Los certificados requeridos por la normativa nacional para buques de eslora (L) menor de 24 metros serán emitidos, renovados, refrendados y prorrogados en el marco organizativo de la unidad, por el Inspector o Subinspector, encargado de realizar las inspecciones o reconocimientos correspondientes o, en el supuesto de que disponga de cualificación profesional suficiente, también por el jefe de distrito Marítimo.

5. Los Capitanes Marítimos no autorizarán la salida a la mar de ningún buque o embarcación que enarbore el pabellón español, mientras no acredite que se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad, de seguridad y de prestar eficazmente servicio según su grupo y clase, de acuerdo con la Clasificación Nacional de Buques. De la misma forma no autorizarán el ejercicio de su actividad a ninguna embarcación o artefacto flotante que no reúna dichas condiciones.

6. La presentación en período de validez y debidamente cumplimentados de todos los certificados y documentos exigidos por la normativa internacional y nacional en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino, será suficiente para acreditar que el buque se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad y de prestar eficazmente el servicio para el que haya sido autorizado, salvo que existan indicios claros de que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores de alguno de ellos.

En este último caso se procederá a realizar un reconocimiento extraordinario, según lo dispuesto en el artículo 37, para comprobar si el estado del buque, de sus elementos y de sus equipos corresponde realmente a lo expresado en los certificados. En caso de que se confirme la no adecuación del buque o de sus elementos con los requisitos aplicables de la normativa nacional o internacional, se procederá a la retirada del correspondiente certificado y, si procede, a la iniciación del procedimiento especial sumario de retención de buques, así como del oportuno expediente administrativo sancionador.

Artículo 14. *Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patrones de los buques.*

1. Los operadores y empresas operadoras, así como los capitanes y patrones de los buques de pabellón español, están obligados a:

a) Poner en conocimiento de los Capitanes Marítimos o de la Dirección General de la Marina Mercante, la caducidad de cualquiera de los certificados o documentos relacionados con este Reglamento, solicitando la realización de las actividades inspectoras necesarias para proceder a su renovación.

b) Solicitar la realización del resto de las actividades inspectoras exigidas por la normativa vigente para el tipo y clase de buque que se trate, así como comunicar la caducidad de aquellas anotaciones recogidas en los certificados o documentos que tengan establecido un determinado plazo de tiempo para su ejecución.

c) Someterse a todas las actuaciones inspectoras que ordenen las autoridades marítimas para comprobar el cumplimiento con la normativa vigente.

d) Llevar a bordo, custodiados por el capitán o patrón, en un lugar del buque de fácil acceso y con visibilidad adecuada, todos los certificados y documentos, o copias certificadas de los mismos, exigidos para el buque por la normativa en vigor.

e) Mantener el estado del buque y de todo su equipo conforme a las disposiciones de las reglas nacionales o internacionales en vigor, para así garantizar que el buque seguirá estando en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima, y en condiciones de evitar cualquier incidente de contaminación del medio ambiente marino.

f) No efectuar ningún cambio, que pueda afectar a la seguridad del buque o a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes del buque, sin previa autorización de la

Dirección General de la Marina Mercante, en los términos que establece el capítulo III del Título II.

2. Todas las averías, y accidentes de consideración, así como los defectos descubiertos y las prácticas de reparación del buque y de sus equipos que afecten a la seguridad del buque, de la vida humana en el mar o de la navegación o que puedan significar un riesgo de contaminación del medio ambiente marino, serán notificados inmediatamente después de que se tenga conocimiento de ellos al Capitán Marítimo en caso de que el puerto en el que se encuentre el buque sea español o la Dirección General de la Marina Mercante y a las autoridades marítimas competentes del puerto en cuestión, si éste es extranjero.

En caso de que el buque se encuentre en navegación, la comunicación se producirá a las autoridades indicadas del primer puerto al que vaya a arribar y siempre con anterioridad a la arribada a dicho puerto.

3. Las autoridades españolas a quienes se comuniquen tales circunstancias harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar el alcance de las incidencias comunicadas y que se adopten las medidas precisas para garantizar la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino, ordenando, si es necesario, la realización de un reconocimiento adicional o extraordinario, según lo dispuesto en el artículo 37, a las partes afectadas del buque.

CAPÍTULO II

Actividades de inspección y procedimiento

Artículo 15. *Iniciación de la actividad inspectora.*

Las actividades inspectoras podrán iniciarse de oficio o a solicitud de persona interesada.

Artículo 16. *Iniciación de oficio.*

1. Se iniciará de oficio una actividad inspectora en los siguientes casos:

a) A iniciativa de los inspectores, cuando la actuación se produzca como consecuencia del conocimiento directo o indirecto de las conductas o hechos que justifiquen el inicio de actividades de inspección, dando cuenta de ello al Capitán Marítimo.

b) Para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación, como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, comprobando adicionalmente que se mantienen a bordo las condiciones de seguridad comprobadas en los últimos reconocimientos, en virtud de las cuales se le ha extendido al buque los correspondientes certificados aplicables. Los contenidos y la frecuencia de este tipo de inspecciones serán determinadas por la Dirección General de la Marina Mercante, y previamente a su realización se notificará al Capitán Marítimo correspondiente. La realización de este tipo de inspecciones no interferirá, más allá de lo estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, el buen funcionamiento de los buques y actividades inspeccionadas.

c) Por resolución motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino.

d) Por petición razonada de otros órganos administrativos o de otras Administraciones públicas que, teniendo conocimiento de conductas o hechos que pudieran justificar el inicio de actividades de inspección, no tengan competencias en esta materia. Dichos organismos dirigirán al Director general de la Marina Mercante una propuesta de iniciación, con justificación razonada de su necesidad, así como de los hechos o indicios que originan la petición.

e) Por denuncia de cualquier persona, siempre que sea formulada de acuerdo a lo previsto en la normativa sobre procedimiento administrativo sancionador, que ponga en conocimiento de la Dirección General de la Marina Mercante o de una Capitanía Marítima la

existencia de un determinado hecho presuntamente constitutivo de infracción administrativa en el ámbito de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, que pudiera justificar el inicio de la inspección.

2. En el caso de denuncias que puedan perjudicar el buen funcionamiento y servicio del buque, la Dirección General de la Marina Mercante podrá exigir al denunciante la adopción de medidas cautelares que garanticen, en caso de que la denuncia resulte injustificada, la posibilidad de reparar los daños y perjuicios ocasionados al operador o empresa operadora.

Artículo 17. *Iniciación a instancia de personas interesadas.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, las actividades inspectoras previstas por la normativa aplicable que deban ser realizadas durante la etapa en servicio del buque, y en concreto los reconocimientos programados, regulados en el artículo 36, los reconocimientos adicionales regulados en el artículo 37.2.a), y los reconocimientos para autorización de remolques regulados en el artículo 37.2.d), deberán iniciarse a solicitud de los operadores o empresas operadoras del buque.

2. Las actividades inspectoras previstas por la normativa aplicable que deban ser realizadas durante la construcción, transformación, reforma o reparación del buque deberán iniciarse a solicitud de los astilleros o talleres encargados de realizar las obras.

3. Las actividades inspectoras encaminadas a la certificación, aprobación u homologación de aparatos, elementos, materiales o equipos, deberán iniciarse a solicitud del fabricante, distribuidor o propietario.

Artículo 18. *Solicitudes para la iniciación de la actividad inspectora.*

1. Las solicitudes para la iniciación de la actividad inspectora serán dirigidas al Capitán Marítimo y deberán cumplir los requisitos siguientes:

a) Deberán ser presentadas por persona que ostente la condición de interesado o de su representante, de acuerdo a lo previsto en la legislación sobre procedimiento administrativo.

b) Contendrán los datos exigidos por el artículo 70 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, (en adelante LRJPAC), identificando con claridad la actividad inspectora que se solicita así como las causas que motivan tal petición.

2. Las solicitudes relativas a la realización de los reconocimientos programados regulados en el artículo 36 y en su normativa de desarrollo deberán presentarse con, al menos, quince días de antelación a la fecha de caducidad de los correspondientes certificados, o de la fecha prevista de realización para otras actividades inspectoras. En el caso de buques que no efectúen tráfico regular entre puertos fijos y que no puedan determinar con quince días de antelación dónde se encontrarán en la fecha de caducidad del certificado, dicho plazo podrá reducirse a un mínimo de cinco días.

Las solicitudes para la realización de reconocimientos adicionales o extraordinarios ocasionados por varada, abordaje, serias averías en elementos importantes de su estructura o maquinaria, deberán presentarse en el momento de la arribada al primer puerto o, caso de que ello no fuera posible, en el día siguiente hábil.

Las solicitudes de reconocimiento extraordinarios para la autorización de remolques deberán presentarse con una antelación mínima de tres días a la fecha en que deba tener lugar dicho evento, excepto en casos de emergencia.

Artículo 19. *Realización de las actividades inspectoras.*

1. Finalizadas las actividades inspectoras, el inspector o subinspector encargado de realizarlas o dirigir las elaborará y firmará, bajo su responsabilidad y con absoluta independencia técnica de criterio, el correspondiente informe de inspección, indicando claramente si el resultado es o no satisfactorio. Los informes serán notificados a los interesados de acuerdo a lo previsto en la legislación vigente sobre procedimiento administrativo.

2. Los informes de inspección constituirán la base documental necesaria e imprescindible para la extensión por parte de la autoridad competente del correspondiente certificado o documento asociado a la actividad inspectora realizada.

3. La Dirección General de la Marina Mercante queda autorizada para normalizar los modelos en que deben ser presentados los informes, en los que se hará constar, como mínimo, los siguientes datos:

a) La identificación clara del buque, o de los elementos o equipos inspeccionados, así como de la persona ante quien se efectúa la actividad inspectora.

b) El lugar, fecha y hora en que se llevó a cabo la actividad inspectora.

c) La identificación de los inspectores o subinspectores encargados de las actividades objeto del informe.

d) La constatación de que el buque cumple con las disposiciones aplicables de la normativa vigente o, por el contrario, una enumeración detallada de las deficiencias encontradas, con indicación precisa de las normas que pudieran haberse vulnerado en su caso, así como la valoración que dichas deficiencias puedan tener en orden a la seguridad marítima, navegabilidad del buque o a la conservación del medio ambiente marino.

e) La relación detallada de las medidas que deban ser adoptadas para subsanar las deficiencias detectadas, con indicación del plazo tope para que sean llevadas a cabo, en función de la importancia y alcance de las mismas.

f) El criterio del inspector que aconseje o no la emisión o renovación del certificado, el refrendo o prórroga del mismo, o la firma del documento relativo.

4. El informe de inspección será elaborado con la mayor brevedad posible, y en todo caso en un plazo máximo de diez días desde la finalización de la actividad inspectora correspondiente. En caso de resultado satisfactorio, la emisión, renovación, refrendo o prórroga del certificado, o bien la firma del documento asociado, se producirá en un plazo máximo de veinte días desde la finalización de la actividad inspectora.

En caso de que se trate de actuaciones competencia del Subdirector general de Inspección Marítima, este último plazo se ampliará en otros diez días más.

5. Las actividades inspectoras se efectuarán, siempre que sea posible, en presencia de la persona titular o responsable de la entidad inspeccionada.

En los informes de inspección se hará constar la conformidad o disconformidad de la persona ante quien se efectúa la inspección respecto al contenido del informe.

En caso de que esta persona se niegue a firmar, el inspector efectuará una diligencia indicando tal negativa y que la inspección ha sido realizada.

6. El Área de Inspección Marítima conservará los informes de inspección unidos a la copia del certificado o documento asociado y remitirán copia certificada de los mismos a la Dirección General de la Marina Mercante cuando así sea requerido.

7. Las actividades inspectoras sobre los buques y embarcaciones a los que es de aplicación este Reglamento se realizarán en los siguientes lugares: astilleros, varaderos, talleres de reparación, instalaciones fabriles, zonas portuarias, clubes náuticos, puertos deportivos o instalaciones que resulten adecuadas para su realización.

En aquellos casos en que el buque se encuentre en la mar y que por razones operativas o de seguridad no pudiera acceder a los lugares indicados en el párrafo anterior, el operador o capitán del buque proveerá los medios necesarios para que el inspector pueda llegar y acceder al buque y realizar la labor inspectora que corresponda.

8. Si la actividad inspectora requiere operaciones que supongan un riesgo potencial elevado, tales como desmontaje de grandes piezas, inmovilización del buque u operaciones similares, o bien un riesgo para el inspector o subinspector encargado, se realizarán en lugares que reúnan las condiciones de seguridad activa y pasiva adecuadas a tal actividad.

9. El solicitante de la actividad inspectora deberá proveer los medios y equipos necesarios para que dicha actividad pueda realizarse en condiciones adecuadas de seguridad.

Artículo 20. Firma y visado de documentos.

1. Todos los documentos, informes o manuales que a requerimiento de la Administración deban ser elaborados por los interesados, excepción hecha de los proyectos de

construcción, de transformación, reforma o reparación de buques y de los asociados a la dirección de obra de estos mismos procesos, requerirán, en función de su naturaleza y contenido, la firma de un ingeniero naval, de un titulado superior de la Marina Civil, de un ingeniero técnico naval, o bien de un diplomado de Marina Civil, todos ellos en el ámbito de su especialidad y legalmente capacitados para el ejercicio de su profesión. Asimismo, deberán ser visados por el Colegio Oficial correspondiente del profesional que los haya firmado.

2. En todo caso los profesionales firmantes deberán acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pueda derivarse de sus actuaciones profesionales.

CAPÍTULO III

Inspección y control de la construcción de un buque en territorio español

Artículo 21. *Autorización para el inicio de la construcción de un buque en territorio español.*

1. El inicio de la construcción de un buque en territorio español requerirá la autorización previa del proyecto de construcción por el Director general de la Marina Mercante, que será concedida tras la verificación por parte de la Dirección General de que el proyecto y el resto de documentación técnica presentados junto a la solicitud de autorización cumplen con lo dispuesto en los apartados 2 ó 3 de este artículo, según corresponda.

El procedimiento de autorización y el seguimiento posterior de la construcción se efectuará de acuerdo con lo establecido en este capítulo.

2. Las autorizaciones del proyecto de construcción para buques destinados a enarbolar pabellón español tendrán como objeto la verificación del cumplimiento del buque, desde la fase inicial de proyecto de la construcción, con toda la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con sus características y con el fin al que va a ser destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

3. Las autorizaciones del proyecto de construcción para buques destinados a enarbolar pabellón extranjero tendrán como objetivo la verificación, desde la fase inicial del proyecto, de que el buque estará en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28.

4. La autorización será requerida para cada unidad que se vaya a construir, independientemente de que se trate de unidades gemelas.

Para construcciones menores de 7,5 metros de eslora total que sean construidas en serie, la aprobación del proyecto de construcción sólo será requerida para el prototipo, debiéndose aportar para la autorización del resto de unidades de la serie copia del proyecto del prototipo aprobado o una declaración, por parte del constructor, de conformidad de la unidad con el prototipo aprobado, junto con la autorización del proyecto de éste.

5. En el caso de que la construcción de un buque se realice en diferentes lugares, cada una de las partes del buque o de las fases de construcción que se realicen en territorio español, requerirán una autorización propia de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

6. Las autorizaciones, además de lo previsto en los apartados anteriores, se regirán por las normas generales reguladoras del procedimiento autorizador.

7. Cuando la legislación aplicable requiera que, con antelación a la autorización del proyecto de construcción de buques pesqueros, sea emitido un informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o de la Comunidad Autónoma correspondiente con competencia en la materia, no se otorgará la autorización del proyecto sin que dicho trámite haya sido realizado.

Artículo 22. *Solicitudes de autorización.*

1. Las solicitudes para el otorgamiento de las autorizaciones del proyecto de construcción de buques en territorio español deberán ser dirigidas al Director general de la Marina Mercante y presentadas en la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller que se va a encargar de realizar los trabajos correspondientes o en los lugares señalados en el artículo 38.4 de la LRJPAC.

2. Dichas solicitudes deberán ser presentadas por el astillero o taller constructor, indicándose claramente en ellas la identidad del titular contratante, el registro donde se tiene previsto matricular el buque y el fin al que va a ser destinado. En caso de que el buque esté destinado a la exportación, también se especificará si alguna entidad u organización, en representación de la futura Administración de bandera, va a encargarse de la inspección del buque y de la expedición de los certificados.

3. En caso de que el buque esté destinado a enarbolar pabellón español o de que el titular contratante sea de nacionalidad española, la solicitud será también firmada por el titular del contrato de construcción.

4. Las solicitudes irán acompañadas del proyecto de construcción del buque, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias técnicas de la construcción.

El proyecto deberá incluir toda la documentación específica que determine la normativa en vigor y justificar técnicamente las soluciones propuestas de acuerdo con las disposiciones requeridas por la normativa técnica aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

5. Cuando el proyecto se desarrolle o complete mediante proyectos parciales u otros documentos técnicos sobre diferentes partes del buque, instalaciones de éste o tecnologías específicas, se deberá mantener en el conjunto integrado del proyecto de construcción la necesaria coordinación, de modo que se garantice el cumplimiento de la construcción propuesta con la normativa aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

6. El proyecto será redactado y suscrito por técnico titulado competente, que reúna las condiciones exigibles para el ejercicio de su profesión y visado por el Colegio Oficial al que pertenezca.

Artículo 23. *Tramitación y resolución de las solicitudes de autorización.*

1. Los expedientes para la autorización del proyecto de construcción de un buque en territorio español, informados por el Área de Inspección Marítima de la Capitanía correspondiente, serán remitidos a la Dirección General de la Marina Mercante para su resolución y notificación en un plazo máximo de seis meses, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42 de la LRJPAC.

2. Cuando se trate de buques destinados a enarbolar pabellón español, la Dirección General de la Marina Mercante procederá, en caso de resolución favorable, a clasificar el buque en el grupo y clase que le correspondan de la Clasificación Nacional de Buques, de acuerdo con el artículo 4 de este Reglamento y con su normativa de desarrollo.

3. La resolución del expediente será notificada, en los términos establecidos en la LRJPAC, por la Dirección General de la Marina Mercante al astillero o taller solicitante, a través de la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique dicho astillero o taller.

Artículo 24. *Modificación de las solicitudes de autorización.*

1. Cualquier modificación de la información exigida para las solicitudes de autorización en el artículo 22, será notificada por el astillero o taller titular de la autorización a la Dirección General de la Marina Mercante, en un plazo máximo de 10 días.

También será comunicada por el astillero o taller a la Dirección General de la Marina Mercante, en un plazo máximo de 10 días, cualquier suspensión de los trabajos por un plazo superior a 3 meses.

2. Si la modificación notificada afecta a las condiciones en que fue aprobado el proyecto y concedida la autorización, en aspectos relacionados con la seguridad marítima o la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, la Dirección General de la Marina Mercante exigirá al astillero o taller titular la presentación de una solicitud de modificación del proyecto o del resto de documentación requerida que cumpla con las nuevas condiciones exigibles.

En este caso se requerirá una nueva autorización expresa del Director general de la Marina Mercante. La Dirección General de la Marina Mercante verificará que el proyecto de

la construcción, con las modificaciones introducidas, sigue cumpliendo con la normativa aplicable.

Las solicitudes de modificación del proyecto o del resto de la documentación exigida serán presentadas por el astillero o taller titular de la construcción y, si procede, por el operador del buque o titular contratante, siguiendo los mismos trámites requeridos en este capítulo para la solicitud de autorización correspondiente.

3. El Director general de la Marina Mercante podrá autorizar el cambio de astillero o taller titular de la construcción, cuando sea solicitado por el astillero o taller inicial y el nuevo astillero o taller propuesto, con la conformidad expresa, si procede, del operador del buque o titular contratante, siempre y cuando la solicitud se produzca durante el período de vigencia de la autorización concedida.

Artículo 25. Caducidad de las autorizaciones.

1. Las autorizaciones de los proyectos de construcción otorgadas de acuerdo con las reglas contenidas en este capítulo caducarán cuando, transcurrido un año desde la fecha de construcción prevista en la solicitud, no se hayan iniciado los trabajos correspondientes. Se considerarán iniciados los trabajos cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Se haya colocado la quilla del buque.

b) Se haya comenzado cualquier fase de la construcción que pueda identificarse como propia del buque concreto, así como el montaje del buque, en una proporción que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o de un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es menor.

2. La renuncia del astillero autorizado a la construcción del buque será comunicada, a efectos de registro y de control, a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller encargado de realizar los trabajos correspondientes.

3. La caducidad de las autorizaciones de los proyectos de construcción de buques pesqueros se regulará por su normativa específica.

Artículo 26. Dirección de obra para la construcción de un buque en territorio español.

1. Otorgada la autorización de construcción de un buque en territorio español y una vez comunicado este extremo al astillero o taller solicitante, éste designará a un técnico titulado competente, que reúna las condiciones exigibles para el ejercicio de su profesión, como director de obra, el cual dirigirá el correcto desarrollo de todo el proceso, en lo relativo a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2. Al finalizar la construcción, el director de obra designado expedirá un documento en el que acredite que ésta ha concluido de conformidad a lo establecido en el proyecto y a lo dispuesto en la normativa vigente.

Este documento será visado por el Colegio Oficial correspondiente del profesional que le haya firmado y será remitido al Área de Inspección Marítima de la Capitanía, que se encargará de incorporarlo al expediente de construcción del buque.

Artículo 27. Inspección y control del proceso constructivo en territorio español de un buque de pabellón español.

1. El Área de Inspección Marítima de la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller de construcción, realizará un seguimiento de todo el proceso constructivo llevando a cabo todas las actividades inspectoras necesarias para comprobar que:

a) El buque se construye de conformidad con el proyecto previamente aprobado, y de acuerdo con las instrucciones impartidas por escrito por el director de obra al que se refiere el artículo 26, 1.

b) El buque es acreedor a los certificados que según su clase y tamaño le son exigidos por la normativa nacional o internacional para el fin al que va a ser destinado, y c) Los aparatos, elementos, materiales y equipos, así como la maquinaria propulsora y auxiliar instalados a bordo, han sido reconocidos, aceptados, homologados o aprobados, según corresponda, antes de su montaje.

2. El astillero o taller constructor comunicará al Área de Inspección Marítima el inicio del acopio de aparatos, materiales, elementos o equipos destinados al buque, el comienzo de cualquier fase de la construcción que pueda identificarse como propia de éste, la fecha prevista para la puesta de quilla y cualquier otro momento de la construcción cuya comunicación sea requerida por la normativa vigente. La comunicación de la puesta de quilla se producirá con, al menos, tres días de antelación a la fecha prevista.

3. El Área de Inspección Marítima determinará, a efectos de la aplicación de la normativa nacional e internacional aplicable, la fecha de inicio de la construcción del buque, que coincidirá con la fecha de puesta de quilla o una fase equivalente. A estos efectos se entenderá que el inicio de la construcción se halla en una fase equivalente cuando concurren los requisitos del artículo 25, 1b).

4. Durante el proceso constructivo del buque, el Área de Inspección Marítima prestará una especial atención a los siguientes eventos:

a) El proceso de la botadura del buque, en caso de que éste sea construido en grada, sobre el que se efectuará un seguimiento detallado conforme a lo dispuesto en el artículo 30.

b) La prueba de estabilidad efectuada, antes de que el buque realice las pruebas oficiales, con objeto de comprobar que el buque tiene unas condiciones de estabilidad satisfactorias para su entrada en servicio, de acuerdo con los requisitos exigidos por la normativa nacional e internacional que sea de aplicación.

c) Las pruebas oficiales, después de las cuales se ha de proceder, en caso de resultado satisfactorio, a la extensión de los certificados correspondientes, considerándose concluido el proceso constructivo, de acuerdo con el artículo 31.

5. Con objeto de comprobar que el buque es acreedor a los certificados que la normativa nacional e internacional exige, se efectuarán los reconocimientos iniciales asociados a dichos certificados. Estos reconocimientos consistirán en una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo del buque, con la finalidad de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes de la normativa nacional o internacional para el certificado de que se trate y que son adecuados y se hallan en estado satisfactorio para el servicio al que esté destinado el buque. A tal efecto se realizarán las siguientes actuaciones:

a) Un examen de todos los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica.

b) Una inspección de los materiales, los escantillones, la construcción y la disposición general del buque, comprobando que se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación y montaje es satisfactoria en todos sus aspectos.

c) Una comprobación de que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada por las prescripciones pertinentes.

6. Las actividades inspectoras realizadas durante el proceso constructivo del buque no tendrán como finalidad la seguridad industrial o laboral de las obras, procesos y operaciones efectuados durante su construcción, sino la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en relación con el servicio al que vaya a estar destinado el buque, tal y como se establece en el artículo 1.

Artículo 28. *Inspección y control de la construcción en territorio español de buques destinados a la exportación.*

1. Cuando la Administración del Estado donde vaya a ser abanderado el buque, solicite de la Administración española, de conformidad a lo dispuesto en los Convenios internacionales sobre la materia, la realización de las inspecciones y reconocimientos en su nombre, la Dirección General de la Marina Mercante, con arreglo al mismo procedimiento establecido para buques destinados a enarbolar pabellón español, procederá a:

a) Comprobar que el buque, además de ser construido de conformidad con el proyecto previamente aprobado, cumple los requisitos exigidos por los Convenios internacionales.

b) Verificar que el buque está en condiciones de hacerse a la mar y realizar las navegaciones que se tengan previstas antes de su abanderamiento bajo otro pabellón, sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino.

c) Expedir, en caso de que el buque resulte acreedor a ellos, los certificados requeridos por la futura Administración de bandera del buque.

En el supuesto de que el buque no sea acreedor a los certificados solicitados, la Dirección General de la Marina Mercante no procederá a su expedición, informando de tal circunstancia a la Administración solicitante.

2. Cuando la realización de las inspecciones y reconocimientos no sea solicitada a la Administración española, se procederá de la siguiente forma:

a) En caso de que la Administración de bandera envíe inspectores propios para su realización, la Dirección General de la Marina Mercante se limitará a verificar que la construcción se realiza de conformidad con el proyecto y la documentación técnica aprobados y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino, cumpliendo hasta el momento de su abanderamiento definitivo los requisitos aplicables de los Convenios internacionales sobre la materia.

b) En caso de que la Administración de bandera delegue tales actividades en una sociedad de clasificación de buques u otra entidad privada que realice funciones de inspección, la Dirección General de la Marina Mercante, además de cumplir con lo dispuesto en el párrafo anterior, se asegurará de que si el buque va a ser abanderado en un Estado Miembro de la Unión Europea, la entidad esté clasificada como organización reconocida de conformidad a lo dispuesto en la normativa comunitaria en vigor, relativa a reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas. Por su parte, el astillero o taller constructor informará a la Dirección General de la Marina Mercante de los certificados que la sociedad de clasificación está autorizada a emitir en nombre de la Administración de bandera.

c) Cuando no concurra ninguno de los supuestos anteriores, el buque será inspeccionado, reconocido y certificado como si se tratase de un buque destinado a enarbolar pabellón español.

Artículo 29. *Inspección y control de las transformaciones y reformas en territorio español de buques de pabellón extranjero.*

1. No requerirán la autorización previa del proyecto correspondiente, otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, las transformaciones y reformas, en territorio español, de buques de pabellón extranjero de eslora (L) mayor o igual a 24 metros, así como de cualquier buque de recreo de pabellón extranjero.

Cuando se trate de actuaciones que supongan importantes alteraciones en las dimensiones principales del buque, su capacidad de carga, condiciones de estabilidad, compartimentado, condiciones de resistencia de estructura, supongan la separación en dos o más partes de su casco o, aquellas que supongan cambio del tipo de buque o variación de cualquiera de sus características propias; en todos estos casos, el astillero o taller encargado de los trabajos, antes de su inicio, presentará en la capitanía marítima más próxima a la ubicación donde se inicien los trabajos una comunicación previa dirigida al Director General de la Marina Mercante comunicando los datos identificativos del taller o astillero, los datos identificativos del buque sobre el cual se realizarán los trabajos, una breve descripción de los trabajos a realizar e indicando el nombre del director de obra nombrado a tal efecto conforme el artículo 26.

Esta comunicación previa se acompañará de una declaración responsable suscrita por parte de la propiedad del buque manifestando que dispone de autorización, en caso de precisarse, de la correspondiente Administración del país de bandera y/o de la correspondiente organización reconocida, o entidad, en que delegue dicha Administración.

2. El astillero o taller encargado realizará los trabajos, de acuerdo con las instrucciones recibidas por la correspondiente Administración del país de bandera, y en su caso por la organización reconocida o entidad en la que se haya delegado.

3. La Dirección General de la Marina Mercante española tendrá permanentemente publicados y actualizados modelos de declaración responsable (en español e inglés) y de comunicación previa, a tal efecto, los cuales se facilitarán de forma clara e inequívoca y que, en todo caso, se podrán presentar a distancia y por vía electrónica.

4. La Dirección General de la Marina Mercante española, si así lo considera, podrá en cualquier momento inspeccionar las obras que se estén llevando a efecto y solicitar la documentación técnica pertinente.

5. Las reparaciones de buques de pabellón extranjero que sean consecuencia de una inspección efectuada sobre la base de lo dispuesto en el artículo 45, serán objeto de un reconocimiento cuyo objeto consistirá en comprobar que se han subsanado las deficiencias encontradas en la primera inspección realizada y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino.

Artículo 30. *Inspección y control de la botadura de buques contruidos en territorio español.*

1. El astillero o taller titular de la autorización de construcción del buque solicitará autorización para efectuar la botadura del buque en construcción, al menos con 15 días de antelación a la misma, al Capitán Marítimo de la Capitanía en cuyo ámbito geográfico radiquen aquéllos.

2. La solicitud irá acompañada de la documentación que detalle las condiciones en que la operación va a ser realizada, así como los cálculos técnicos realizados para garantizar la seguridad de la operación, entre los que se incluirá un estudio de la estabilidad del buque después de su puesta a flote.

3. El Capitán Marítimo ordenará el examen de la documentación y el seguimiento de todo el proceso al Área de Inspección Marítima y, previo informe de ésta, resolverá sobre dicha solicitud en un plazo máximo de 10 días, notificando tal resolución al astillero o taller solicitante.

Artículo 31. *Pruebas oficiales de buques contruidos en territorio español.*

1. Con anterioridad a que un buque construido en territorio español entre en servicio, se realizarán unas pruebas oficiales encaminadas a la comprobación de que el buque cumple todos los requisitos que a continuación se enumeran:

- a) Ha sido construido de acuerdo al proyecto aprobado previamente.
- b) Se encuentra en condiciones de prestar los servicios correspondientes a su clase por estar dotado de los elementos que exigen la normativa nacional y/o internacional que le sea de aplicación.
- c) Es acreedor a todos los certificados exigidos por la normativa en vigor.
- d) Se halla suficientemente pertrechado.
- e) Su tripulación se encuentra debidamente capacitada.
- f) Si los buques definidos en el apartado c) del párrafo 2 del artículo 3 de este Reglamento se construyen en astilleros españoles, las tripulaciones de prueba podrán pertenecer al astillero, o a petición del país que ha encargado la construcción del buque, podrán pertenecer a la Armada española, bajo las directrices del Ministerio de Defensa.

2. En la normativa de desarrollo de este Reglamento, y en función del tipo de buque y del tráfico que está destinado a realizar, se determinarán las pruebas que deben realizarse a los buques destinados a enarbolar pabellón español, que incluirán, según proceda, pruebas del aparato de gobierno, de la maquinaria de cubierta, de la maquinaria principal y auxiliar, de los sistemas de control, de maniobrabilidad, así como cualquiera otra que pueda ser necesaria para determinar lo dispuesto en el apartado anterior.

3. El astillero o taller titular de la autorización de construcción solicitará al Capitán Marítimo de la Capitanía en cuyo ámbito geográfico radiquen éstos la autorización para realizar las pruebas oficiales del buque, al menos con diez días de antelación, adjuntando a la solicitud la documentación que contenga la planificación prevista y una descripción de todas las pruebas que van a ser realizadas.

4. El Área de Inspección Marítima de la Capitanía donde se presente la solicitud, examinará la documentación técnica adjunta e informará al Capitán Marítimo de su adecuación a la normativa aplicable, con objeto de que éste proceda a su resolución.

Cuando, durante el proceso de construcción, haya existido algún reparo por parte de los inspectores encargados de la supervisión del proyecto y del proceso no se concederá el permiso para la realización de las pruebas, hasta que no haya sido comprobado por parte del Área de Inspección Marítima que dichos reparos se han solventado.

El Área de Inspección Marítima efectuará un seguimiento del desarrollo de las pruebas.

5. Del resultado de las pruebas oficiales se extenderá un acta, que será firmada por los inspectores o subinspectores que han efectuado el seguimiento y por el Capitán Marítimo correspondiente.

CAPÍTULO IV

Inspección y control de la construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar pabellón español

Artículo 32. *Construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar pabellón español.*

1. La construcción en el extranjero de un buque destinado a enarbolar pabellón español requerirá la aprobación previa del proyecto de construcción por la Dirección General de la Marina Mercante, con objeto de verificar su cumplimiento con toda la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con sus características y con el fin al que va a ser destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

En el caso de que la construcción de un buque destinado a enarbolar pabellón español se realice en diferentes lugares, cada una de las partes del buque o de las fases de construcción que se realicen en territorio extranjero, requerirá una aprobación propia de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

2. La solicitud de aprobación será dirigida, por el operador o titular contratante, al Director general de la Marina Mercante e irá acompañada del proyecto del buque, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias y requisitos de la construcción. El proyecto deberá incluir toda la documentación específica que determine la normativa en vigor y justificar técnicamente las soluciones propuestas de acuerdo con las disposiciones requeridas por la normativa aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

3. En la medida que la legislación del país donde va a ser construido el buque lo permita, se seguirá el mismo procedimiento establecido en el capítulo anterior para la autorización del proyecto de construcción de buques en territorio español.

a) El procedimiento será resuelto y notificado en un plazo máximo de seis meses, tras la comprobación por la Dirección General de la Marina Mercante de que el proyecto y la documentación técnica asociada cumplen los requisitos.

b) De la normativa aplicable. La resolución será notificada al titular solicitante y, si fuera favorable, se indicará también la forma en que será realizado el seguimiento de la citada construcción, que podrá ser efectuado bien por inspectores o subinspectores de la Dirección General de la Marina Mercante, designados y enviados al efecto, bien por organizaciones autorizadas, o bien por la Administración del país en cuyo territorio vaya a realizarse la construcción, de acuerdo con lo estipulado en los diversos Convenios internacionales que sean de aplicación.

4. En caso de que el seguimiento de la construcción se efectúe por una organización autorizada, la Dirección General de la Marina Mercante especificará los reconocimientos e inspecciones que la citada organización deba llevar a cabo. En cualquier momento del proceso constructivo, la Dirección General de la Marina Mercante podrá enviar inspectores para supervisar el seguimiento de la construcción por parte de la organización autorizada. Dicho centro directivo expedirá los certificados exigidos por la normativa nacional o

internacional aplicable, con base en los informes elaborados por las organizaciones autorizadas o por sus propios inspectores.

5. En el supuesto de que el seguimiento de la construcción se efectúe por la Administración del país en cuyo territorio se va a construir el buque, la Dirección General de la Marina Mercante llevará a cabo los trámites necesarios para que dicho seguimiento se produzca, indicando los reconocimientos e inspecciones que habría de realizar la citada Administración, así como los certificados que debería emitir.

6. Los gastos que se originen como consecuencia del desplazamiento de inspectores a otros países a requerimiento de la empresa naviera, correrán a cargo de la misma.

CAPÍTULO V

Inspección y control de buques procedentes de otros registros para su abanderamiento en España

Artículo 33. *Inspección y control de buques procedentes de registros de Estados del Espacio Económico Europeo para su abanderamiento en España.*

1. Se registrará por lo dispuesto en el Reglamento (CE) 613/91, del Consejo, de 4 de marzo, relativo al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad, la expedición de certificados que se citan en el artículo 1 del mismo y, en su caso, el resto de las actividades inspectoras relativas a los buques mercantes procedentes de registros de Estados del Espacio Económico Europeo sujetos a su ámbito de aplicación. La Dirección General de la Marina Mercante será el órgano competente para la aplicación del citado Reglamento.

2. Se registrarán por lo dispuesto en el artículo 34 de este Reglamento la expedición de certificados y la realización, en su caso, de las restantes actividades inspectoras relativas a los buques mercantes procedentes de registros de Estados del Espacio Económico Europeo, en los siguientes casos:

a) Los certificados de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 613/91 y no incluidos en su artículo 1.

b) Los certificados correspondientes a los buques no comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 613/91.

3. Una vez obtenido el pabellón español, dichos buques se registrarán a todos los efectos por lo dispuesto en este Reglamento y por el resto de la normativa nacional de aplicación a los buques de pabellón español.

4. A bordo del buque se deberá disponer, al menos en lengua castellana, de la documentación y planos exigidos en el artículo 22 y en su normativa de desarrollo, para la autorización del proyecto de construcción de un buque en territorio español.

Artículo 34. *Inspección y control de buques procedentes de registros de Estados no pertenecientes al Espacio Económico Europeo para su abanderamiento en España.*

1. Todos aquellos buques procedentes de registros no pertenecientes a Estados del Espacio Económico Europeo que soliciten su abanderamiento en España, serán sometidos, para la extensión de nuevos certificados, a reconocimientos del tipo renovación, regulados en el artículo 36, correspondientes a su clase, tamaño y fecha de construcción, y les serán aplicados todos los requisitos de los Convenios internacionales correspondientes, además de todos los requisitos adicionales de la reglamentación nacional correspondientes a su clase y tamaño.

2. Una vez obtenido el pabellón español, dichos buques se registrarán a todos los efectos por lo dispuesto en este Reglamento y por el resto de la normativa nacional de aplicación a los buques de pabellón español.

3. A bordo del buque se deberá disponer, al menos en lengua castellana la documentación y planos exigidos en el artículo 22 y en su normativa de desarrollo para la autorización del proyecto de construcción de un buque en territorio español.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 anterior, el reconocimiento tipo renovación podrá ser sustituido por la validación de todos o parte de los certificados anteriores del buque y por el período de vigencia de los mismos, en función de las características y tipos

de los buques y de los requisitos exigidos por la Administración de origen para la extensión de dichos certificados.

CAPÍTULO VI

Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio

Artículo 35. *Entrada en servicio de los buques de pabellón español.*

1. Finalizadas las pruebas oficiales y extendidos los certificados aplicables de conformidad a la normativa nacional e internacional, los buques de nueva construcción de pabellón español quedarán autorizados, siempre que se hayan cumplido el resto de los trámites requeridos por la normativa vigente en otras materias, a prestar el servicio que según su clase les corresponda.

2. Los buques importados y todos aquellos que, estando originariamente exentos de la aplicación de este Reglamento, pasen a una situación en la que les sea aplicable, una vez obtenidos los certificados requeridos por la normativa nacional e internacional según lo dispuesto en el capítulo V de este Título y en el artículo 46, quedarán autorizados a prestar el servicio que según su clase les corresponda.

3. Todo buque civil de pabellón español, con objeto de comprobar su cumplimiento con las disposiciones de la normativa nacional o internacional aplicable y de asegurar en todo momento unas condiciones suficientes de seguridad marítima y de protección del medio ambiente marino, quedará sujeto, durante su servicio, a un régimen programado de reconocimientos, de acuerdo con los plazos y disposiciones establecidas en el artículo 36 y la normativa de desarrollo de este Reglamento, e inspecciones y reconocimientos no programados, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 37 y en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

4. La Dirección General de la Marina Mercante, con sujeción a lo dispuesto sobre esta materia en la normativa internacional y a lo regulado en este Reglamento y en su normativa de aplicación, establecerá la programación de las diferentes actuaciones inspectoras durante la etapa en la cual los buques prestan servicio, de conformidad a sus propias disponibilidades tanto de personal como de medios materiales.

Artículo 36. *Inspecciones y reconocimientos programados.*

1. Los reconocimientos programados se realizarán en intervalos regulares de tiempo, bien para comprobar el mantenimiento de las condiciones del buque después de la última emisión de un certificado, en cuyo caso supondrán un refrendo de este, o bien para comprobar si el buque es acreedor a la renovación de dicho certificado si su período de validez ha concluido o está próximo a concluir.

2. Dentro de este tipo de reconocimientos se pueden distinguir, en relación con un determinado certificado, los siguientes:

a) Reconocimiento periódico: que consistirá en una inspección de todos los elementos relacionados con el certificado correspondiente, acompañada de las pruebas que puedan ser necesarias, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinado el buque. También se verificará que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado del que se trate.

b) Reconocimientos de renovación: reconocimiento que conlleva la expedición de un nuevo certificado, y que por tanto se efectuará a intervalos regulares de tiempo determinados por el período de validez de dicho certificado y que consistirá en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes al certificado que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio al que está destinado el buque. También se verificará que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

c) Reconocimiento intermedio: que consistirá en una inspección minuciosa de determinados elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de

garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que esté destinado el buque.

d) Reconocimiento anual: que consistirá en una inspección general de los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque. El reconocimiento anual habrá de permitir al inspector constatar que el estado del buque, sus máquinas y/o su equipo se mantienen con las prescripciones pertinentes y consistirá en una revisión del certificado correspondiente, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo que permita confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas y las pruebas necesarias para confirmar que su estado se mantiene adecuadamente.

El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo y se podrán realizar los exámenes y pruebas adicionales que se estimen oportunas.

e) Inspección del exterior de la obra viva del buque: examen de la parte sumergida del casco del buque y reconocimiento de los elementos conexos con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio, son idóneos para el servicio al que esté destinado el buque y se cumplen los requisitos exigidos en la normativa nacional o internacional aplicable. Estas inspecciones deben realizarse estando el buque en seco. No obstante podrá autorizarse, en determinados casos, la sustitución de la inspección en dique seco por una inspección submarina con el buque a flote siempre y cuando las condiciones para su realización sean satisfactorias, se disponga del equipo y personal adecuado para llevarlas a cabo y los buques no sobrepasen un determinado límite de edad.

f) Reconocimientos y auditorías relativas al Código ISM: reconocimientos o auditorías realizados al buque o a la empresa operadora del buque para verificar cumplimiento con el capítulo IX del Convenio SOLAS.

Artículo 37. Inspecciones y reconocimientos no programados.

1. Todo buque civil de pabellón español quedará también sujeto, durante todo su periodo de servicio, a inspecciones y reconocimientos no programados, de acuerdo con las disposiciones establecidas en la normativa nacional e internacional, con objeto de comprobar su cumplimiento y de asegurar en todo momento unas condiciones suficientes de seguridad del buque, de la vida humana en el mar y de la navegación, así como de prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2. Dentro de este tipo de reconocimientos se pueden distinguir los siguientes:

a) Reconocimiento adicional: se realizará después de haber sufrido el buque una varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en elementos importantes de su maquinaria ; o bien cuando se descubra algún defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo. Deben realizarse de modo que se garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan cumpliendo los requisitos de la normativa nacional e internacional que les sea aplicable y siendo aptos para el servicio al que este destinado el buque.

b) Reconocimiento extraordinario: se llevará a cabo cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en el artículo 16, y cuando existan claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno de los certificados que le correspondan según su grupo, clase y tamaño o bien cuando, como consecuencia del último reconocimiento programado, resulte necesario por causa de evidente necesidad, llevar a cabo una inspección más detallada del buque o de alguna de sus partes o equipos, o realizar nuevos reconocimientos antes del transcurso del plazo reglamentario para un nuevo reconocimiento programado. Estos reconocimientos pueden ser tan completos como se considere necesarios por parte del inspector correspondiente y pueden afectar a cualquier parte, equipo, servicio o elementos del buque.

c) Reconocimientos operativos no programados: se harán para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas aplicables sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su

servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

d) Reconocimientos para autorización de remolques: se realizarán cuando se prevea el traslado del buque en estas circunstancias, de conformidad a lo dispuesto en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

Artículo 38. *Inspección y control de las transformaciones, reformas y grandes reparaciones de buques de pabellón español.*

1. La transformación, reforma o gran reparación de un buque de pabellón español requerirá la autorización previa del proyecto por parte del Director general de la Marina Mercante, con objeto de verificar el cumplimiento de dicho proyecto con la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con las características del buque y con el fin al que está destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

En el caso de que la transformación o reforma de un buque se realice en diferentes lugares, cada una de las partes del buque o de las fases de la transformación o reforma, requerirán una autorización específica de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

2. Si la transformación, reforma o reparación va ser realizada en territorio español, la solicitud será presentada por el astillero o taller encargado de los trabajos y por el operador o empresa operadora del buque, en la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller. Si va a ser realizada en el extranjero, será presentada por el operador o empresa operadora ante la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Las solicitudes serán dirigidas al Director general de la Marina Mercante e irán acompañadas del proyecto de transformación, reforma o reparación del buque, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias técnicas de las obras. El proyecto deberá incluir toda la documentación específica que determine la normativa en vigor y justificar técnicamente las soluciones propuestas de acuerdo con las disposiciones requeridas por la normativa técnica aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

4. El proyecto será redactado y suscrito por técnico titulado competente, que reúna las condiciones exigibles para el ejercicio de su profesión, y visado por el Colegio Oficial al que pertenezca.

5. Cuando la normativa aplicable requiera que, con antelación a la autorización del proyecto de transformación, reforma o reparación de buques pesqueros, sea emitido un informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o de la Comunidad Autónoma correspondiente con competencia en la materia, no se otorgará la autorización del proyecto sin que dicho trámite haya sido realizado.

6. El expediente será resuelto en un plazo máximo de seis meses notificándose la resolución a los interesados según lo dispuesto en la LRJPAC.

En lo no previsto en este artículo, se estará a lo dispuesto en el artículo 23 si las actuaciones son en territorio español y en el 32 si son en el extranjero.

7. La modificación de las solicitudes de autorización de las transformaciones, reformas o reparaciones de buques, así como de los proyectos o documentación técnica correspondiente, se realizará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24.

8. Otorgada la autorización, se designará un director de obra y a un director de la ejecución de la obra, según lo dispuesto en el artículo 26.

También será de aplicación, si procede, lo dispuesto en los artículos 30 y 31, relativos a la inspección y control de botaduras y a la realización de pruebas oficiales.

9. Las reparaciones de buques de pabellón español que se deban realizar en el extranjero, por averías, accidentes, u otras causas de siniestralidad que impidan al buque regresar a territorio español, seguirán lo previsto en el artículo 39, sobre inspección y reconocimiento de buques de pabellón español en puertos extranjeros.

10. Las transformaciones, reformas o reparaciones realizadas en buques o embarcaciones menores de 24 metros de eslora (L) podrán ser eximidas del procedimiento general de autorización regulado en este artículo, siempre que el Área de Inspección Marítima verifique que los cambios previstos en el buque o en la embarcación no incidan

significativamente sobre las condiciones de seguridad marítima ni sobre la integridad del medio ambiente marino.

La solicitud de exención, junto con la documentación técnica que defina y determine las exigencias técnicas de la obra, será dirigida al Capitán Marítimo de la Capitanía de Primera en cuyo ámbito geográfico se vaya a realizar.

El Área de Inspección Marítima examinará la documentación técnica aportada y tras evaluar la influencia que los cambios previstos pueden tener en la seguridad marítima o en la integridad del medio ambiente marino, informará al Capitán Marítimo para que proceda a resolver la solicitud presentada.

Reconocida la exención, el Área de Inspección Marítima verificará que las obras se realizan de acuerdo con la normativa vigente y con la documentación técnica presentada. En caso de denegación de la solicitud de exención se procederá de acuerdo con el procedimiento de autorización previa regulado en este artículo para el resto de los buques.

Artículo 39. *Inspección y reconocimiento en puertos extranjeros de buques con pabellón español.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.1 del Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes a la Administración marítima, la inspección y reconocimiento de los buques con pabellón español en puertos extranjeros se llevarán a cabo por organizaciones autorizadas por el Estado español en los siguientes casos:

a) Cuando un buque de pabellón español con destino a un puerto español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado por aproximarse la fecha de su caducidad.

b) Cuando un buque de pabellón español esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional para realizar alguno de los reconocimientos preceptivos.

c) Cuando un buque de pabellón español, por avería u otras causas de siniestralidad, deba de ser objeto de reconocimientos en el extranjero.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando una organización autorizada por el Estado español no lleve a cabo el reconocimiento recabado por el capitán u operador del buque, éstos solicitarán la realización del reconocimiento a la Dirección General de la Marina Mercante que, a la vista de las circunstancias que concurran en cada caso, decidirá si envía inspectores de la Administración española o solicita el reconocimiento del buque a la Administración del país en cuyo puerto se encuentre el buque, comunicando la resolución adoptada al solicitante.

La Dirección General de la Marina Mercante comprobará las causas que dieron lugar a la negativa de la organización autorizada a realizar los reconocimientos para constatar si se dan los motivos previstos en el Real Decreto 2662/1998 para iniciar expediente sancionador o, en su caso, revocar la autorización.

En el caso de que el reconocimiento se solicite de la Administración del país donde se encuentre el buque, la Dirección General de la Marina Mercante efectuará los trámites necesarios al efecto.

Los certificados expedidos por la Administración española o por la Administración del país en que se encuentre el buque, así como los refrendos o anotaciones que se efectúen en los certificados del buque, tendrán la misma validez que si las actuaciones se hubieran realizado en territorio español.

3. Los gastos que se originen como consecuencia del desplazamiento de inspectores a otros países a requerimiento de la empresa naviera, correrán a cargo de la misma.

Artículo 40. *Procedimiento especial sumario de retención de buques.*

1. La retención de un buque, como medida de policía fundada en motivos de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, se adoptará en los casos previstos por sus normas reguladoras, de conformidad con el procedimiento establecido en este artículo.

2. El Capitán Marítimo adoptará el acuerdo de iniciación del procedimiento, indicando someramente los hechos y circunstancias en los que se fundamenta la medida a tomar, identificando los posibles responsables y haciendo constar que es el órgano competente para resolver el expediente.

En dicho acuerdo se dará audiencia única al interesado, comunicándole su derecho a formular alegaciones y a proponer prueba en el plazo improrrogable de tres días, y se acordará la retención del buque como medida cautelar.

3. Si el Capitán Marítimo acuerda, de oficio o a instancia de parte, la apertura de un período de prueba, se practicará la prueba en un período máximo de cinco días, concluyéndose el procedimiento como se indica en el apartado siguiente.

4. Practicada la prueba y no habiéndose presentado alegaciones o si, presentadas, no se hubiera solicitado el recibimiento a prueba, el Capitán Marítimo dictará resolución en el plazo máximo de dos días, por la que acordará la retención con carácter definitivo o bien levantará la medida cautelar de la retención del buque. Contra la resolución del Capitán Marítimo podrán interponer los interesados recurso de alzada ante el Director general de la Marina Mercante.

5. La retención definitiva de un buque de pabellón español supondrá la prohibición de abandonar el puerto donde se encuentre, salvo para dirigirse al astillero o taller de reparaciones que se autorice, sin poner en grave peligro la seguridad marítima o la conservación del medio ambiente marino. La retención definitiva sólo se levantará con informe favorable del Jefe del Área de Inspección Marítima de la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico esté situado el astillero o taller de reparaciones, que remitirá dicho informe al Capitán Marítimo que ordenó la retención del buque.

En caso de que una retención provisional no se convierta en definitiva, se efectuará una anotación en el certificado correspondiente y en el rol del buque, permitiendo al buque salir del puerto de inspección para que dichas deficiencias sean subsanadas, bien en el próximo puerto de destino o bien en el plazo que se haya determinado para ello.

6. En cualquiera de las circunstancias expuestas en los apartados anteriores, la retención del buque no se prolongará más allá del tiempo necesario para realizar las actuaciones precisas tendentes a la subsanación de las anomalías detectadas.

7. Si algún elemento, equipo, maquinaria o instalación de un buque de pabellón español no se hallase en condiciones de prestar servicio y ello no afectase a la seguridad de la navegación y/o a la integridad del medio ambiente marino, no se procederá necesariamente a la retención del buque, pudiéndose conceder, de modo alternativo, un plazo para su reconocimiento o reparación. Entretanto, se prohibirá la utilización de los servicios inherentes a dicho elemento, equipo, maquinaria o instalación, quedando el buque sin tales servicios y debiéndose anotar tal evento, si procede, en su correspondiente certificado.

Artículo 41. *Inspección y control del proceso de desguace o hundimiento voluntario de un buque.*

Cuando se vaya a proceder al desguace o hundimiento voluntario de un buque, y con objeto de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación, y la conservación del medio ambiente marino, el buque será sometido a las inspecciones y controles establecidos en la normativa nacional e internacional aplicable.

CAPÍTULO VII

Aparatos, elementos, materiales y equipos a bordo de buques de pabellón español

Artículo 42. *Certificación de aparatos, elementos, materiales y equipos a bordo de buques de pabellón español.*

1. Deberán cumplir con lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en buques, los equipos marinos incluidos en su anexo A.1 que vayan a ser destinados al uso a bordo de los buques especificados en el artículo 3 del citado Real Decreto o de otros buques obligados a ello por la normativa nacional o internacional.

2. Los equipos marinos especificados en el anexo A.1 del Real Decreto 809/1999, que vayan a ser destinados al uso a bordo de buques no sujetos al ámbito de aplicación del citado Real Decreto, requerirán uno de los siguientes documentos:

- a) Una certificación y un marcado según lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999.
- b) Una declaración de aprobación u homologación de la Administración española con arreglo a los procedimientos y disposiciones contenidas en este capítulo y en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

3. El resto de equipos marinos no especificados en el anexo A.1, así como otros elementos y aparatos que requieran aprobación u homologación por parte de la normativa nacional o internacional aplicable, serán aprobados u homologados, según corresponda, por la Administración española con arreglo a los procedimientos y disposiciones de este capítulo y de la normativa desarrollo de este Reglamento.

Artículo 43. *Recepción de aparatos, elementos, materiales y equipos que van a ser instalados a bordo de buques de pabellón español.*

1. Antes de su montaje a bordo, se comprobará que todos los aparatos, elementos o equipos del buque, exigidos en virtud de la normativa nacional o internacional aplicable y por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, han sido, según proceda, certificados y marcados de conformidad al Real Decreto 809/1999 o aprobados u homologados por la Administración española de conformidad a lo establecido en este capítulo y en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

En todos aquellos reconocimientos programados que se realicen al buque en virtud de este Reglamento y de su normativa de desarrollo y que tengan por objeto la inspección de los aparatos, elementos o equipos de este, se verificará que éstos han sido marcados, aprobados u homologados de acuerdo con las normas que les sean de aplicación.

2. Antes de su incorporación a la estructura o a cualquier otra parte del buque, se comprobará que todos los materiales, exigibles en virtud de la normativa nacional o internacional de aplicación por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, cumplen con las especificaciones, propiedades, cualidades u otros requisitos que sean impuestos por dicha normativa. Una vez efectuadas las citadas comprobaciones el material se considerará aceptado y podrá ser incorporado al buque.

3. La Dirección General de la Marina Mercante se limitará exclusivamente a verificar las características de los aparatos, elementos o equipos que hayan de instalarse a bordo de los buques cuando puedan tener influencia en la seguridad marítima o en la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, con independencia de otras actuaciones, revisiones o controles ajenos al ámbito de responsabilidad de la Administración marítima.

Artículo 44. *Aprobación y homologación de aparatos, elementos y equipos por la Administración española.*

1. Se considerará aprobado todo aparato, elemento o equipo del buque que haya superado las comprobaciones, pruebas y ensayos establecidos por la normativa nacional o internacional aplicable, con objeto de verificar su cumplimiento con las especificaciones y normas de funcionamiento prescritas por dicha normativa, y que, por consiguiente, sea apto al servicio al que va a ser destinado.

El certificado de aprobación sólo hará referencia al aparato, elemento o equipo sometido al proceso de aprobación, no siendo extensible a los demás de su serie.

Se podrá someter, sin embargo, a un proceso de aprobación un lote de aparatos, elementos o equipos, en cuyo caso el certificado de aprobación comprenderá a cada uno de los componentes de dicho lote.

El certificado de aprobación también podrá versar sobre la instalación del producto a bordo de un buque concreto, que debe ser adecuadamente identificado.

2. Se considerará homologado todo aparato, elemento o equipo del buque que haya sido declarado como tal, tras haber superado su prototipo de serie las comprobaciones, pruebas y ensayos establecidos por la normativa nacional o internacional aplicable, con objeto de verificar el cumplimiento de las especificaciones y normas de funcionamiento prescritas.

La certificación de homologación comprenderá a toda la serie de elementos o aparatos con idénticas características a las del prototipo. La validez de la homologación quedará sujeta a unas condiciones de utilización especificadas en el certificado.

3. Las certificaciones de homologación perderán su validez en los siguientes casos:

- a) Cuando se sobrepase la fecha de caducidad indicada en el certificado.
- b) Cuando, durante el período de validez establecido para el certificado de homologación, se produzcan cambios en las condiciones exigidas por la normativa aplicable para el aparato, elemento o equipo. Para obtener una nueva declaración de homologación válida, un nuevo prototipo se someterá a un proceso de homologación en las condiciones que en dicha normativa se determinen.
- c) Cuando se produzca cualquier alteración significativa en las características del producto homologado.

En cualquiera de los supuestos anteriores se deberá obtener una nueva declaración de homologación válida, sometiendo a un nuevo prototipo a un proceso de homologación en las condiciones que la normativa en vigor determinen para dicho aparato, elemento o equipo, o bien se complementará el proceso anterior si las circunstancias así lo permiten.

4. Para un buque en servicio la certificación de homologación debe ser válida en el momento del suministro del aparato, elemento o equipo para su instalación a bordo. Para un buque en construcción, debe ser válida, además, en la fecha de puesta de quilla del buque.

En cualquiera de los dos casos la homologación del aparato, elemento o equipo debe ser válida para el tipo de buque en cuestión.

5. Los aparatos, elementos y equipos que por sus características tengan una duración limitada y por tanto lleven asociada una fecha de caducidad, no podrán ser mantenidos a bordo más allá de dicha fecha, procediéndose inmediatamente a su desembarco o destrucción.

El resto de los aparatos, elementos y equipos instalados a bordo cumpliendo las condiciones anteriores, podrán ser utilizados por un período indefinido de tiempo, independientemente de la caducidad de la declaración de homologación con base en la cual fueron admitidos, siempre que se mantengan en condiciones satisfactorias de prestar servicio y que la normativa aplicable no exija su sustitución.

Cuando cualquiera de estos aparatos, elementos o equipos vaya a ser sustituido, lo será por otro que cumpla las especificaciones y normas de funcionamiento exigidas por la normativa en vigor en el momento de su instalación a bordo.

6. Un aparato, elemento o equipo procedente de un buque de pabellón español podrá ser instalado a bordo de otro siempre y cuando su certificación de homologación siga siendo válida en fecha y apta para el nuevo tipo de buque, la normativa aplicable no haya variado las condiciones exigibles a dicho aparato, elemento o equipo y éste se halle en adecuadas condiciones de mantenimiento y de prestar eficazmente servicio.

CAPÍTULO VIII

Otras inspecciones y controles

Artículo 45. *Inspección de buques de pabellón extranjero que hagan escala en puertos españoles.*

La inspección de los buques de pabellón extranjero en puertos españoles se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas y por los Convenios internacionales en vigor.

Artículo 46. *Inspección y control de buques que habiendo estado exentos de la aplicación de este Reglamento, pasen a utilizarse para servicios a los que sí sea de aplicación.*

Todos aquellos buques que, habiendo estado exentos de la aplicación de este Reglamento por alguna de las circunstancias previstas en el artículo 3, pasen a destinarse a

un servicio para el que sí sea aplicable, serán sometidos a reconocimientos del tipo renovación, regulados en el artículo 36, para la extensión de los certificados correspondientes a su clase, tamaño y fecha de construcción y les serán exigidos todos los requisitos previstos en la normativa internacional y nacional por los buques de su clase y tamaño.

Artículo 47. *Inspección y control de buques que hayan estado fuera de servicio durante un período de tiempo prolongado.*

Los buques que, por haber estado fuera de servicio durante un periodo de tiempo superior a dos años, no hayan estado sujetos a la aplicación de este Reglamento y de su normativa de desarrollo, serán sometidos a reconocimientos del tipo renovación, regulados en el artículo 36, para la extensión de nuevos certificados correspondientes a su clase, tamaño y fecha de construcción y les serán aplicados todos los requisitos exigibles por la normativa internacional y nacional por los buques de su clase y tamaño.

TÍTULO III

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 48. *Infracciones.*

1. El incumplimiento de las prescripciones contenidas en este Reglamento y en su normativa de desarrollo constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina civil y se regularán por lo dispuesto en los capítulos III, IV y V del Título IV de la LPEMM.

2. Las infracciones administrativas contenidas en este Reglamento se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 49. *Procedimiento sancionador.*

1. Las infracciones previstas en este Reglamento serán sancionadas, previa instrucción del oportuno expediente, de acuerdo con las reglas establecidas en el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, con las especialidades contenidas en el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a lo dispuesto en la LRJPAC.

2. Los órganos competentes de la Administración marítima están obligados a tomar las medidas necesarias para detectar y averiguar las posibles conductas infractoras a lo dispuesto en este Reglamento y su normativa de desarrollo, así como a tramitar y resolver los expedientes sancionadores que se inicien a tal efecto.

CAPÍTULO II

Clasificación de infracciones

Artículo 50. *Infracciones leves.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 114.4.a) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas leves los siguientes hechos o conductas:

a) La no exhibición a los inspectores o subinspectores de los Servicios de Inspección Marítima de los certificados u otros documentos previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo que, obrando de hecho a bordo del buque, sean requeridos por los mismos al capitán o persona responsable del buque.

b) La no exhibición a los funcionarios citados de la documentación relativa a las autorizaciones de construcción, reforma o reparación de los buques que, obrando en un

taller o astillero, sea requerida por dichos funcionarios a los responsables encargados de dicho taller o astillero.

c) El no llevar a bordo del buque, teniéndolos en regla, los certificados y documentos previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo o copias autenticadas de los mismos, cuando sean requeridos por los funcionarios citados.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 114.4.b) de la LPEMM, constituye infracción administrativa leve el incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de marina mercante sobre carga o descarga de mercancías a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 114.4.f) de la LPEMM, constituye infracción administrativa leve el incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Administración marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente. A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluido en dicha infracción el incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a las autoridades marítimas en materia de inspecciones por propia iniciativa o a requerimiento de éstas, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

Artículo 51. Infracciones graves.

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.h) de la LPEMM, constituye infracción administrativa grave el traspaso, por parte de los capitanes, patrones u otro personal marítimo, de los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.j) de la LPEMM, constituye infracción administrativa grave la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la tripulación de todo buque civil español, de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.k) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas grave los siguientes hechos o conductas:

a) No solicitar los operadores de los buques a la Administración marítima la realización de las actividades inspectoras necesarias para la renovación de los certificados y otros documentos previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo o, en general, cuando tales actividades inspectoras sean procedentes según la normativa vigente para el tipo y clase de buques de que se trate.

b) La obstaculización o negativa, por parte de los operadores de los buques, a someterse a las actividades inspectoras que ordene la Administración marítima.

c) El incumplimiento de la obligación de mantener el estado del buque y de su equipo en condiciones de hacerse a la mar, sin poner en peligro la seguridad marítima o comprometer la integridad del medio ambiente marino.

d) La carencia o caducidad de los certificados previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo que, según su tipo y clase, sean exigibles a los buques, siempre que tales buques hayan llegado a puerto con los certificados caducados o careciendo de ellos y no se hagan nuevamente a la mar sin dichos certificados o con ellos caducados.

e) Incumplir las prescripciones que en materia de aprobación y homologación de aparatos, elementos y equipos de los buques se contienen en este Reglamento o en su normativa de desarrollo, salvo lo dispuesto en el artículo 44.5.

4. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.m) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas de carácter grave los siguientes hechos o conductas:

a) El incumplimiento de las normas sobre hundimiento autorizado de buques y la realización de remolques sin la autorización correspondiente.

b) La navegación sin el equipo de seguridad completo que se refleja en los certificados o en sus inventarios anexos.

c) Carecer el capitán, los oficiales o algún miembro de la dotación de los buques del refrendo de reconocimiento o expedición de títulos previsto en el Convenio STCW.

5. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.c) de la LPEMM, constituye infracción administrativa de carácter grave la carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque. A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluido en dicha infracción la carencia, deterioro o inexactitud grave de los certificados de reconocimiento que deban llevarse a bordo de los buques.

6. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.j) de la LPEMM, constituye infracción administrativa de carácter grave el incumplimiento de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

7. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.l) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas de carácter grave los siguientes hechos o conductas:

a) El inicio de la construcción de buques sin la preceptiva autorización del Director general de la Marina Mercante.

b) La realización de las transformaciones, reformas, reparaciones o, en general, cambios que puedan afectar a la seguridad marítima o generar contaminación marina, en la estructura, máquinas, equipo y demás componentes de los buques sin la preceptiva autorización del Director general de la Marina Mercante.

c) La realización de la botadura del buque sin la autorización correspondiente.

d) La realización de las actividades citadas en los párrafos a), b) y c) de este apartado, incumpliendo o contraviniendo las condiciones de la pertinente autorización.

8. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.m) de la LPEMM, constituye infracción administrativa de carácter grave el desguace o hundimiento voluntario de un buque sin llevar a cabo las inspecciones y controles prescritos en este Reglamento.

9. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.ñ) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas de carácter grave los siguientes hechos o conductas:

a) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluido en dicha infracción el incumplimiento por parte de las empresas operadoras o del capitán o patrón de poner en conocimiento de los órganos competentes en materia de inspección los hechos que puedan dar lugar a la realización de los reconocimientos extraordinarios y de los reconocimientos para la utilización de remolques.

b) El desistimiento tácito por parte del astillero o del taller titular de una autorización de construcción, transformación, reforma o reparación de buques, sin comunicarlo, tal como prescribe este Reglamento, a la Administración marítima.

c) El incumplimiento por los capitanes o patrones de los buques de la obligación de notificar a la Administración marítima las averías, accidentes de consideración, defectos que se descubran y prácticas de reparación de los buques y sus equipos y elementos, siempre que puedan afectar a la seguridad marítima o poner en peligro la integridad del medio ambiente marino.

10. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.4.c) de la LPEMM, se considera infracción administrativa de carácter grave el incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

Artículo 52. Infracciones muy graves.

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.a) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas muy graves los siguientes hechos o conductas:

a) Ordenar el capitán o patrón del buque o emprender el mismo la navegación, haciendo peligrar su seguridad, tras haberse negado a someterse a las actividades inspectoras prescritas por la Administración marítima.

b) Ordenar el capitán o patrón del buque o emprender el mismo la navegación, con peligro para su seguridad, habiendo incumplido la obligación de notificar a la Administración marítima las averías, accidentes de consideración, defectos que se descubran y prácticas de

reparación de dicho buque y sus equipos, siempre que se pueda poner en peligro la seguridad marítima o la integridad del medio ambiente.

c) Ordenar el capitán o patrón del buque o emprender el mismo la navegación, haciendo peligrar su seguridad, siempre que el estado real del buque o de sus equipos difiera notoriamente de lo que indican sus certificados previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.b) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la alteración sustancial realizada en la construcción de los elementos de salvamento de los buques, respecto de las características de los prototipos que hayan sido oficialmente homologados en aplicación de este Reglamento y en su normativa de desarrollo.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.c) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave el incumplimiento de las normas o instrucciones de las autoridades marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

4. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.e) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación a quienes no se encuentran en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones salvo en el caso de las embarcaciones de recreo.

5. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.f) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la tripulación de los buques españoles de pasaje, de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

6. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.g) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave el incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de tripulaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 77 de la LPEMM.

7. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.h) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave el ocasionar accidentes o verse implicados en los mismos, siempre que resulte acreditado que tales accidentes fueron debidos, en todo o en parte, a incumplimientos de las obligaciones previstas en este Reglamento.

8. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.3.a) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la navegación sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque.

9. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.3.b) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la navegación con los certificados, enumerados en este Reglamento o en su normativa de desarrollo, caducados.

10. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.3.h) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave el falseamiento por los capitanes o patrones de los buques de los datos notificados a la Administración marítima relativos a las averías, accidentes de consideración, defectos que se descubran y prácticas de reparación de los buques y sus equipos y elementos, siempre que puedan afectar a la seguridad marítima o poner en peligro la integridad del medio ambiente marino.

CAPÍTULO III

Sanciones y medidas y accesorias

Artículo 53. Sanciones.

Las infracciones previstas en este Reglamento y en su normativa de desarrollo serán sancionadas con las multas y, en su caso, sanciones accesorias previstas en el artículo 120 de la LPEMM.

Artículo 54. *Medidas no sancionadoras.*

Las infracciones darán lugar, además de la imposición de la sanción pertinente, a la adopción, cuando proceda, de las medidas previstas en el artículo 121 de la LPEMM.

Artículo 55. *Indemnización por daños y perjuicios.*

Cuando no fuera posible la restitución de las cosas o su reposición al estado anterior y, en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan, según los criterios enunciados en el artículo 124 de la LPEMM.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es