

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 12 de marzo de 2014
Ref: SMA 11/2014/AB

Asunto: Endurecimiento de las inspecciones del “Plan Lista Blanca” a buques nacionales con destino a puertos extranjeros

Muy Srs. nuestros:

Una empresa asociada nos ha informado de que, en el día de ayer, la DGMM ha enviado a las Capitanías Marítimas una **nueva Instrucción de Servicio sobre el “Plan Lista Blanca”**, de inspecciones a los buques de pabellón español que tengan previsto hacer escala en puertos extranjeros, **que “endurece” las inspecciones** que hasta ahora se han venido haciendo a los buques como parte de la aplicación de dicho Plan.

El Director General de la Marina Mercante nos ha confirmado el envío de esta nueva instrucción a las capitanías, cuya finalidad *“no es sorprender a las empresas, sino prevenir las detenciones de buques en el extranjero”*.

Les adjuntamos la Instrucción de Servicio, en la que hemos sombreado en amarillo los aspectos que nos han parecido más significativos, y que en esencia establece lo siguiente:

- El tiempo entre una inspección de “Lista Blanca” y la siguiente será de **3 meses**, es decir, el buque será objeto de inspección, antes de despacharlo a puerto extranjero, si han transcurrido 3 meses desde la última inspección realizada. El tipo y alcance de la misma dependerá del perfil de riesgo que el buque tiene asignado en el sistema THETIS.
- Si un buque de pabellón español tiene previsto salir con destino a un puerto extranjero **durante el fin de semana**, lo deberá notificar a la Capitanía Marítima con una **antelación mínima de 72 h**.
- Si de la inspección “Lista Blanca” resultan **5 o más deficiencias**, la capitanía lo deberá notificar a la DGMM y si ésta considera que alguna de ellas es “significativa”, podrá proponer la iniciación de un **procedimiento administrativo sancionador**.
- **Todas las deficiencias** que resulten de la inspección se deberán **corregir como condición previa al despacho** a satisfacción de la inspección.

Les sugerimos que tengan bien en cuenta la “lista de comprobación” que se incluye en la Instrucción de Servicio, para evitar que se produzcan deficiencias que son motivo de detención.

Adicionalmente, hemos transmitido al Director General que, desde ANAVE, apoyamos el refuerzo de la seguridad de los buques españoles, compartimos el interés por mantener el pabellón español en la Lista Blanca y también la preocupación por la reciente detención de un buque, que podría ponerla en peligro. No obstante, creemos que las medidas positivas de concienciación resultan, a la larga, mucho más efectivas que las coercitivas y, en este sentido, le hemos reiterado nuestro ofrecimiento a organizar, conjuntamente con la DGMM y probablemente con alguna sociedad de clasificación, una o varias jornadas de trabajo/formación monográfica sobre prevención de las detenciones.

También, le hemos trasladado nuestro interés en tratar lo antes posible una serie de aspectos que entendemos son necesarios para que el Registro de Canarias pueda recuperar el atractivo que tuvo y que, lamentablemente, viene perdiendo desde 2004.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

INSTRUCCIÓN DE SERVICIO Nº 1/2014

SOBRE INSPECCIÓN DE BUQUES NACIONALES CON DESTINO A PUERTOS EXTRANJEROS

La Instrucción de Servicio Nº 7/2004, de 29 de diciembre, sobre inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros, significó la puesta en marcha del Plan Lista Blanca y sus efectos permitieron que, en sólo un año, el pabellón español pasara de la Lista Gris a la Lista Blanca de banderas del Memorando de París.

Desde entonces España se ha mantenido en dicha lista, que agrupa a las banderas con un índice de detenciones significativamente mejor que la media del Memorando.

En los últimos años, sin embargo, la situación se ha deteriorado por tres causas principales:

- En primer lugar, por las detenciones sufridas por buques de pabellón nacional en 2012 y 2013. Mientras en 2011, año en que nuestros buques fueron objeto de 75 inspecciones, no se produjo ninguna detención, en 2012 se produjeron 4 detenciones sobre 67 inspecciones y en 2013 se produjeron 3 detenciones sobre 68 inspecciones;
- En segundo lugar, porque el número de inspecciones realizadas anualmente a nuestros buques ha ido disminuyendo, debido fundamentalmente a la introducción en 2011 del nuevo régimen de inspección. Así, mientras en 2010 nuestros buques fueron objeto de 88 inspecciones, en 2013 han sido sólo 68 las inspecciones realizadas.
- La combinación de las dos causas anteriores ha provocado que el porcentaje de detenciones sobre el número total de inspecciones de nuestros buques (calculado sobre un período de 36 meses) se haya incrementado significativamente en los últimos años, pasando del 1,17%, para el trienio 2009-2011 al 3,33% correspondiente al trienio 2011-2013. Por el contrario, el mismo porcentaje para el total del Memorando ha pasado en esos años del 3,77% al 3,68%.

Como consecuencia de lo anterior, en las listas del Memorando de París que entrarán en vigor el 1 de julio de 2014, España previsiblemente ocupará la posición 41 (de un total de 46 banderas) de la Lista Blanca, la peor desde su entrada en dicha lista.

La posterior detención, el pasado 28 de febrero, de otro buque de pabellón nacional compromete muy seriamente nuestra permanencia en la Lista Blanca de 2015, por lo que se hace necesario revisar el Plan Lista Blanca, y adoptar medidas excepcionales y urgentes, con el fin de garantizar que no se produzca ninguna nueva detención de un buque español en un puerto del Memorando de París.



Por tanto, a partir de la fecha de esta Instrucción de Servicio, las Capitanías Marítimas actuarán como se indica a continuación:

1. Cuando un buque mercante nacional pretenda despachar por vez primera con destino a puerto extranjero, y en todo caso, si han transcurrido tres meses tras la última inspección realizada, **antes del despacho a puerto extranjero, será objeto de una inspección del tipo y alcance que tenga asignado el buque en THETIS en función de su perfil de riesgo.** Además, dicha inspección incluirá la comprobación de que no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en la **lista de comprobación** preparada al efecto, y **que se adjunta a esta Instrucción de Servicio.**
2. En el caso de buques de GT<500, o de 30 o más años de edad, la inspección mencionada en el punto anterior tendrá lugar cada vez que el buque pretenda despachar con destino a puerto extranjero.
3. Cuando un buque mercante nacional pretenda despachar con destino a puerto extranjero durante el fin de semana, deberá **notificar dicha intención a la Capitanía Marítima con una antelación mínima de 72 horas,** con el fin de permitir la realización de las actuaciones mencionadas en los puntos anteriores.
4. Cuando la inspección de un buque mercante nacional realizada de acuerdo con los criterios anteriores resulte en **5 o más deficiencias,** la Capitanía Marítima notificará dicha circunstancia a los servicios centrales de la DGMM, adjuntando a dicha notificación una copia del informe de la inspección. **En el caso de que alguna de esas deficiencias sea considerada como significativa por los servicios centrales, éstos podrán proponer la iniciación de un procedimiento administrativo sancionador para dilucidar si pudieran existir infracciones administrativas.**
5. Todas las deficiencias que resulten de la inspección **deberán ser debidamente corregidas, a satisfacción de la inspección, como condición previa al despacho,** y el resultado de la inspección deberá registrarse a la mayor brevedad posible en la aplicación informática de Seguimiento de Flota Española.
6. Adicionalmente los servicios centrales de la DGMM evaluarán, en los casos de detención de un buque mercante nacional en un puerto del Memorando, así como en los casos en los que se haya finalizado una inspección MOU con un número elevado de deficiencias, las inspecciones previas realizadas por las Capitanías Marítimas registradas en la mencionada aplicación informática, así como si se ha actuado en plazo y de acuerdo al procedimiento indicado en esta Instrucción de Servicio. **Dicha evaluación se extenderá, con carácter retroactivo, a las detenciones ya producidas en los años 2012 y 2013.**



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

7. Cualquier situación diferente, o excepción a los puntos indicados en el escrito deberán ser autorizadas por los servicios centrales de la DGMM.

La presente Instrucción de Servicio deja sin efecto la Instrucción de Servicio Nº 7/2004, de 29 de diciembre, sobre inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros. No obstante, en tanto en cuanto no se informe por parte de los servicios centrales de la DGMM de lo contrario, siguen en vigor las medidas indicadas en el Oficio de 21 de Noviembre de 2013 "PLAN LISTA BLANCA. Inspecciones a buques nacionales con destino a Gibraltar", así como las del Oficio de 9-12-2013 "PLAN LISTA BLANCA – Adopción de medidas especiales de refuerzo".

Madrid, 10 de marzo de 2014

EL DIRECTOR GENERAL

Rafael Rodríguez Valero

DESTINATARIOS:

SRES. CAPITANES MARÍTIMOS

LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN

		Correcto/ Bien SI	Incorrecto/ Mal NO	N.A.
	Se dispone a bordo de los certificados y documentos válidos exigidos por los instrumentos relevantes			
	Se ha comprobado que funcionan correctamente los motores propulsores			
	Se ha comprobado que funcionan correctamente otras máquinas esenciales.			
	Se ha comprobado el correcto funcionamiento de las instalaciones eléctricas.			
	Se ha comprobado que la limpieza de la cámara de máquinas es suficiente.			
	Se ha comprobado que la cantidad de mezclas de agua oleosa en las sentinas no es excesiva			
	Se ha comprobado que el aislamiento de las tuberías no está contaminado por hidrocarburos, incluidas las tuberías de escape de la cámara de máquinas.			
	Se ha comprobado el correcto funcionamiento de los sistemas de sentinas.			
	Se ha comprobado el correcto funcionamiento del sistema eléctrico de emergencia, incluyendo el generador de emergencia, el alumbrado, las baterías e interruptores.			
	Se ha comprobado el correcto funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.			
	Se ha comprobado que las embarcaciones de supervivencia y medios de puesta a flote están en buen estado			
	Se ha comprobado mediante muestreo aleatorio que los equipos individuales de salvamento están en buen estado			
	Se ha comprobado el buen estado y correcto funcionamiento del sistema de detección de incendios y las alarmas contra incendios, así como del sistema fijo de extinción de incendios			
	Se ha comprobado mediante muestreo aleatorio el buen estado del equipo de lucha contra incendios			
Convenio SOLAS 74	Se han comprobado mediante muestreo aleatorio el buen estado y correcto funcionamiento de las válvulas de ventilación, válvulas de mariposa de cierre automático y los dispositivos de cierre rápido:			
	Se ha comprobado el buen estado y correcto funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de cubierta de carga de los petroleros.			
	Se ha comprobado la existencia, buen estado y correcto funcionamiento de las señales luminosas, visuales o acústicas.			
	Se ha comprobado el correcto funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones de seguridad y emergencia.			
	Se ha comprobado el correcto funcionamiento del equipo de navegación teniendo en cuenta las disposiciones de la Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 74.			
	Se dispone a bordo de cartas de navegación corregidas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que podrá utilizarse un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) homologado como sustituto de las cartas físicas.			
	Se dispone de sistemas de extracción de aire que no produzcan chispa en las cámaras de bombas de carga.			
	Se han verificado las prescripciones operacionales (sección 5.5 del anexo 1 del MA de París)			
	Se ha comprobado que la tripulación es conforme a lo especificado en el documento sobre tripulación mínima de seguridad, en número, composición y titulación			
	Se ha comprobado que existe a bordo evidencia de la realización del programa de reconocimientos mejorados con arreglo al capítulo XI, Regla 2, del Convenio SOLAS 74.			
	Se ha comprobado el correcto funcionamiento del registrador de datos de travesía según RD 210/2004			
	Código CIQ.	Se ha comprobado que se transportan únicamente las sustancias mencionadas en el certificado de aptitud y que se dispone de información completa sobre la carga.		
Se ha comprobado el buen estado de los dispositivos de seguridad de alta presión.				
Se ha comprobado el estado general de las instalaciones eléctricas y que son intrínsecamente seguras .				
No se detectan fuentes de ignición en lugares peligrosos.				
No se han detectado incumplimientos de las prescripciones especiales. Se comprobarán aleatoriamente algunas de ellas				
	Se ha comprobado que la cantidad de carga transportada por tanque no es superior a la cantidad máxima de carga autorizada .			
	Se ha comprobado que los productos sensibles cuentan con suficiente protección térmica.			
Código CIG	Se ha comprobado que se transportan únicamente las sustancias mencionadas en el certificado de aptitud y que se dispone de información completa sobre la carga.			
	Se ha comprobado que se dispone de dispositivos de cierre en los alojamientos o los espacios de servicio.			
	Se ha comprobado en la medida de lo posible la estanqueidad de los mamparos estancos a los gases.			
	Se ha comprobado de modo aleatorio el correcto funcionamiento y estado de los cierres de ventilación			
	Se ha comprobado de modo aleatorio el correcto funcionamiento y estado de las válvulas de cierre rápido			
	Se ha comprobado de modo aleatorio el correcto funcionamiento y estado de las válvulas de seguridad			

	Se ha comprobado el estado general de las instalaciones eléctricas y que son intrínsecamente seguras .			
	Se ha comprobado que los ventiladores en la zona de carga están operativos.			
	Se han probado satisfactoriamente las alarmas de presión para los tanques de carga .			
	Se ha comprobado el buen estado de la instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos			
	Se ha comprobado que las sustancias transportadas que requieran un compuesto inhibidor cuentan con el certificado correspondiente.			
LL 66	Se ha comprobado que no existen daños o corrosión, o picaduras en las chapas y refuerzos de las cubiertas y el casco, que afecten a las condiciones de navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales.			
	Se ha comprobado que la estabilidad de la condición de carga es suficiente			
	Se ha comprobado que se dispone a bordo de información , en un formato aprobado, que permita al capitán, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen de seguridad en la estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque.			
	Se ha comprobado el buen estado y correcto funcionamiento de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.			
	Se ha comprobado que el buque no está sobrecargado			
	Se ha comprobado la existencia de marcas de calado y francobordo, y que dichas marcas son legibles.			
Anexo I del Convenio Marpol 73/78	Se ha comprobado el buen estado y correcto funcionamiento del separador de sentinas, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.			
	Se ha comprobado que el tanque de lavazas y del tanque de fangos tienen suficiente capacidad restante para el viaje proyectado.			
	Se ha comprobado la disponibilidad a bordo del Libro de registro de hidrocarburos			
	Se ha comprobado que no existen conductos de derivación de descargas no autorizados.			
Anexo II del Convenio Marpol 73/78.	Se ha comprobado la existencia de los informes de inspección conformes a la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol 73/78.			
	Se ha comprobado la existencia de un manual de procedimientos y medios.			
	Se ha comprobado que la carga está agrupada por categorías.			
	Se ha comprobado que existe Libro registro de carga .			
	Se ha comprobado que el transporte de sustancias paraoleosas cumple las prescripciones y cuenta con un certificado debidamente enmendado.			
Anexo V del Convenio Marpol 73/78	Se ha comprobado que no existen conductos de derivación de descargas no autorizados.			
	Se ha comprobado la existencia de un plan de gestión de basuras.			
	Se ha comprobado la existencia de Libro registro de basuras			
STCW 78/95 y la Directiva 2008/106/C E	Se ha comprobado que el personal del buque está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.			
	Se ha comprobado que el personal está en posesión de un título adecuado, o tiene una exención válida. De ser el caso, presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo.			
	No existen evidencias de que los títulos se han sido obtenidos de forma fraudulenta, o que el poseedor de un título no sea la persona a la que este fue expedido originalmente.			
	Se ha comprobado el cumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración española sobre la tripulación mínima de seguridad.			
	Se ha comprobado que las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas se ajustan a las prescripciones especificadas para el buque por la administración española			
	Se ha comprobado la existencia en las guardias de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.			
	Se ha comprobado la acreditación de la capacitación profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la gente de mar en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.			
Convenios OIT	Se ha comprobado que para las guardias se han provisto personas que han descansado lo suficiente y son aptas para desempeñar sus obligaciones.			
	Se ha comprobado la existencia de alimentos suficientes para viajar hasta el puerto siguiente.			
	Se ha comprobado la existencia de agua potable suficiente para viajar hasta el puerto siguiente.			
	Se ha comprobado la salubridad de las condiciones a bordo.			
	Se ha comprobado el buen estado de la calefacción en un barco que opere en zonas en que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.			
	Se ha comprobado la existencia de ventilación suficiente en los alojamientos del buque.			
	Se ha comprobado la ausencia de basura, el libre paso , y que no existen cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.			
Se ha comprobado la ausencia de fatiga en el personal de guardia.				