

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 14 de febrero de 2019  
Ref: SMA 1/2019/AB

### Asunto: Código ISPS: actualización del procedimiento para la expedición y renovación del Certificado de Protección del Buque.

Muy Srs. nuestros:

Una empresa asociada nos ha informado de que ha recibido unas Instrucciones de la DGMM dirigidas a los Oficiales de la Compañía para la Protección Marítima, que incluyen modificaciones al procedimiento para expedir y renovar el Certificado Internacional de Protección del Buque (CIPB), que les adjuntamos en un **Anexo**.

Las principales novedades son:

1. Para **emitir, renovar o refrendar un CIPB no puede haber No Conformidades (NC) abiertas**. Las empresas deben solicitar la inspección de verificación a bordo del buque a la Capitanía Marítima correspondiente con antelación suficiente a la fecha de caducidad del certificado, de tal modo que, en caso de que de dicha inspección puedan surgir no conformidades, dé tiempo a cerrarlas antes de emitir el nuevo CIPB. De esta forma:
  - Para la **emisión inicial del CIPB y su renovación**, se recomienda presentar la solicitud **entre 2 y 3 meses** antes de la fecha de caducidad del certificado existente.
  - Para el **refrendo de la verificación intermedia**, la solicitud deberá realizarse igualmente **entre 2 y 3 meses** antes de la tercera fecha de vencimiento anual del certificado.
2. Si se detectasen **No Conformidades Mayores (NCM)** la Capitanía Marítima procederá a la **paralización del buque** hasta su subsanación o degradación.
3. Para solicitar la **emisión del CIPB**, la compañía deberá presentar:
  - Solicitud, en el formato establecido para ello, disponible en la sede electrónica del Ministerio de Fomento a través del siguiente [enlace](#).
  - Justificante del pago de la tasa.
  - El Plan y la Evaluación de Protección del Buque (PPB y EPB).

La solicitud debe presentarse con antelación suficiente (ver plazos arriba indicados) ya que se llevará a cabo una verificación previa a la emisión del CIPBP. La compañía deberá contactar con la Capitanía Marítima correspondiente para concretar la fecha y hora de la verificación. Como ya se ha indicado, si se detectan no conformidades, éstas deberán cancelarse para que se pueda emitir el CIPBP, por lo que la empresa debe tener en cuenta el tiempo que será necesario para realizar dichas cancelaciones.

4. Para la verificación previa a la emisión del CIPBP, es suficiente con que haya a bordo una copia del PPB y no es necesario que esté sellado por la DGMM. No obstante, para efectuar la verificación inicial para la emisión del CIPB definitivo sí es obligatorio que el PPB esté aprobado y sellado por la DGMM.

El pasado 12 de febrero, ANAVE se reunió con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM para tratar varios asuntos, entre otros, estas nuevas instrucciones.

Se nos informó de que la publicación de estas nuevas instrucciones parte de una auditoría que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) hizo a la DGMM en la que se han encontrado deficiencias en el procedimiento en que la DGMM aprobó determinados planes en 2004 y posteriormente algunas

renovaciones, aprobando planes con no conformidades sujetas a revisión (debido a la premura del plazo para emitir los correspondientes certificados).

El Subdirector indicó muy claramente que, para la inspección de renovación del certificado **no se va a pedir a las empresas que sometan el plan ya aprobado para su revisión, ni tampoco las empresas tienen que corregirlo o modificarlo de antemano**. Los inspectores de la DGMM van a verificar a bordo especialmente de qué forma se lleva a cabo la aplicación práctica del plan en el buque y, si como consecuencia de dicha inspección, surgiese alguna NC, darán las indicaciones pertinentes para subsanarla. De ahí, en algunos casos, podría desprenderse que el propio Plan no está conforme con los **criterios de la DGMM que, según se nos dijo, han ido evolucionando con el tiempo**. En este caso, la empresa podría tener que modificar el Plan en algún aspecto concreto.

Por ello, es muy recomendable que las empresas **soliciten** para cada buque la **revisión de renovación** del certificado **lo antes posible dentro de la ventana de cada buque**, de tal manera que si hubiera que corregir alguna NC las empresas dispongan de un plazo suficiente para hacerlo antes de que caduque el certificado.

También se nos informó que a los buques nuevos que se certifiquen por primera vez bajo bandera española, sí se les exigirá que sus planes estén conformes en todo con los nuevos criterios de la DGMM. De ahí que sea posible y normal que si el nuevo plan está basado en uno antiguo de otro buque de la empresa, pueda ser necesario introducir modificaciones. Nuevamente, de aquí se deduce la conveniencia de remitir los planes para aprobación con la mayor antelación posible.

A propuesta de ANAVE, la DGMM se ha ofrecido a elaborar un **listado no exhaustivo de las algunas de las principales deficiencias observadas y los cambios de criterio recientes en esta materia**, para que las empresas puedan tenerlo en cuenta en sus planes.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier  
Director General



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA  
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE  
Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección  
Marítima

## INSTRUCCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA ESPAÑOLA A LOS OCPM

Se presentan a continuación las principales novedades referentes a los procedimientos de certificación de los buques de acuerdo con el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP):

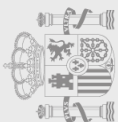
- a) Para solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) la emisión del Certificado Internacional de Protección del Buque Provisional (CIPBP), deberá presentar:
- Solicitud en el formato establecido para ello (disponible en la sede electrónica del Ministerio de Fomento).
  - Justificante del pago de la tasa.
  - El Plan y la Evaluación de Protección del Buque (PPB y EPB)

Dicha solicitud debe de realizarse con la suficiente antelación ya que es necesario realizar una **verificación previa** a la emisión del Certificado Internacional de Protección del Buque Provisional (CIPBP).

Para la realización de dicha verificación previa, la Compañía deberá ponerse en contacto con la Capitanía Marítima correspondiente para poder concretar fecha y hora de verificación.

Si se encuentran no conformidades (NC) éstas deberán de ser canceladas para que se pueda emitir el CIPBP, por lo tanto, debe preverse el tiempo suficiente para realizar dichas cancelaciones.

- b) Para la verificación previa a la emisión del CIPBP, bastará con que haya a bordo una copia del PPB aunque no es necesario que esté sellada por la DGMM. Sin embargo para poder llevar a cabo la verificación inicial para la emisión del Certificado Internacional de Protección del Buque (CIPB) definitivo sí será obligatorio que el PPB esté aprobado y sellado por la DGMM.
- c) Para poder emitir, renovar o refrendar un CIPB no puede haber NC abiertas. Por ello es necesario que las verificaciones se soliciten a la Capitanía Marítima correspondiente con la suficiente antelación para que se puedan cerrar las NC, en caso de haberlas. De esta forma:
1. Para la emisión inicial del CIPB y su renovación, la solicitud deberá realizarse con suficiente antelación (recomendado entre 2 y 3 meses antes de la fecha de caducidad del certificado existente).
  2. Para el refrendo de la verificación intermedia, la solicitud deberá realizarse igualmente con suficiente antelación (recomendado al menos 3 meses antes de la tercera fecha de vencimiento anual del certificado).





**MINISTERIO  
DE FOMENTO**

**SECRETARIA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA**  
**SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE**  
**DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**  
Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección  
Marítima

- d) En el caso de que se hubieran detectado No Conformidades Mayores (NCM) se procederá a la paralización del buque por parte de la Capitanía Marítima hasta su subsanación o degradación.

**EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN  
E INSPECCIÓN MARÍTIMA**

José Luis García Lena

