



I
INSTRUCCIÓN DE SERVICIO Nº 05/2019 SOBRE LA APLICACIÓN DEL REAL DECRETO 1907/2000, DE 24 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO SOBRE RECONOCIMIENTOS OBLIGATORIOS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN DE DETERMINADOS BUQUES DE PASAJE.

1) OBJETO

La Directiva 1999/35/CE, introdujo un régimen de reconocimientos específicos a determinados tipos de buques de pasaje en línea regular desde o hacia puertos europeos. Esta directiva fue traspuesta al ordenamiento jurídico español por medio del Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre. La filosofía general de este régimen de inspecciones es efectuar unas verificaciones previas y un reconocimiento inicial antes de la entrada en línea del buque y dos reconocimientos cada año, uno de los cuales debe efectuarse necesariamente en navegación.

Durante los meses de verano, el paso de pasajeros desde o hacia puertos españoles con destino u origen en puertos africanos, supone alrededor de un millón de personas y 250000 vehículos. También durante el periodo estival el resto de zonas de España con intercambio de pasajeros y vehículos a través de buques Ropax experimenta un apreciable incremento. Dado el aumento del número de rotaciones, la gran afluencia de pasaje y de carga rodada, etc., es un objetivo prioritario que los buques y sus tripulaciones estén en las mejores condiciones posibles de cara al período aludido.

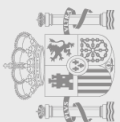
El objeto de esta instrucción de servicio es clarificar una serie de conceptos en relación con el régimen de reconocimientos establecido en el Real Decreto 1907/2000, de forma que se produzca una aplicación homogénea de dicho real decreto en todas las capitanías marítimas.

2) SOBRE LAS VERIFICACIONES Y LOS RECONOCIMIENTOS

Las verificaciones iniciales se efectuarán con anterioridad al reconocimiento inicial mediante evidencias documentales o declaraciones responsables proporcionadas por las compañías operadoras de los buques. No obstante lo anterior, si no hubiera sido posible hacerlo con anterioridad podrá efectuarse durante el reconocimiento inicial.

Dado que el reconocimiento inicial debe efectuarse antes de la entrada en servicio del buque se consensuará con la compañía el tiempo necesario para efectuar este reconocimiento. Aunque el real decreto permite cierta flexibilidad, la experiencia aconseja imponer su realización antes de la entrada en servicio.

El reglamento permite no efectuar las verificaciones iniciales y el reconocimiento inicial cuando un buque sea trasferido a una ruta similar respecto de la que venía desarrollando. El concepto de ruta similar no puede definirse de manera cerrada y depende de las exigencias de la nueva línea respecto a la anterior. En todo caso, si el buque afectado no ha sido objeto de una verificación y reconocimiento inicial ese mismo año en otra ruta similar en España, será siempre objeto de dicho reconocimiento inicial antes de su entrada en servicio en la nueva línea. Dado su mayor conocimiento sobre las condiciones específicas de la ruta, será la capitanía marítima del puerto de la línea quien valore si la nueva ruta es similar a la anterior. En el anexo I se presenta algunos criterios concretos para poder ejercer el juicio





profesional sobre el concepto de rutas similares, no obstante no debe entenderse como una lista exhaustiva por lo que podrá tenerse en cuenta otros criterios distintos a los señalados

Los reconocimientos específicos y en navegación deberán efectuarse todos los años con un intervalo entre ambos de seis meses si fuera posible. Los buques involucrados en la Operación Paso del Estrecho, así como cualquier otro buque involucrado en una línea en periodo de alta afluencia de pasajeros, deberán estar en las mejores condiciones posibles para encarar dicha operación y periodo de alta afluencia; por este motivo el reconocimiento anual específico y el reconocimiento anual en navegación, deberán efectuarse con anterioridad a la citada operación, salvo que la incorporación de dicho buque se efectúe durante ese periodo y no se conozca con antelación su incorporación.

El reconocimiento anual en navegación deberá efectuarse necesariamente librando viaje de forma que se pueda evaluar los correspondientes aspectos de seguridad durante la navegación. En este supuesto el capitán del buque embarcará al inspector o inspectores como personal ajeno a la tripulación, los cuales dispondrán de billete para el viaje de ida y vuelta.

Los inspectores cualificados para efectuar los reconocimientos aludidos en esta Instrucción de servicio serán los que posean la acreditación Paris-MoU, sea cual fuere la bandera del buque inspeccionado. Los inspectores en fase de acreditación Paris-MoU estarán acompañados por inspectores acreditados. La presencia de inspectores no acreditados ni en fase de acreditación deberá estar debidamente justificada y, en todo caso, con autorización del Capitán Marítimo.

Al finalizar el reconocimiento se entregará el informe de inspección al Capitán y se introducirá en la base de datos de THETIS, con independencia de la bandera del buque reconocido. En la citada base de datos se consignará la inspección dentro del régimen Ropax, para que cuente también como inspección PSC-Paris Mou, en el caso de buques extranjeros.

Se tenderá, en la medida de lo posible, a hacer coincidir las inspecciones que se puedan el mismo día.

3) COORDINACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS CENTRALES Y LAS CAPITANÍAS MARÍTIMAS.

Siempre que el área de tráfico tenga conocimiento de la entrada en línea de un buque en una determinada ruta informará a la capitanía o capitanías marítimas afectadas y al área de inspección operativa de la DGMM, de tal forma que se puedan programar con antelación las verificaciones y reconocimientos pertinentes. Se seguirá el mismo procedimiento cuando se apruebe el Plan de Flota de la Operación Paso del Estrecho.

4) NORMATIVA NACIONAL APLICABLE.

Se ha venido detectando que en los buques de bandera no española, dedicados a las navegaciones de cabotaje o internacionales con origen y/o destino en puertos españoles, no existe un control efectivo sobre el cumplimiento de cierta normativa nacional que, si bien al no suponer una deficiencia al amparo de lo dispuesto en la normativa internacional no deben reflejarse en THETIS, sí pueden representar un incumplimiento de nuestra norma por lo que su implementación debe verificarse.





Por lo que, siempre que sea posible, y con el fin de no causar demoras innecesarias al buque, como parte de los reconocimientos mencionados en esta instrucción se debe verificar, cuando sea de aplicación, el cumplimiento con:

- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. En concreto, lo dispuesto en el art. 41.3 apartado a). En este sentido, se entenderá que en los buques de pasaje en línea regular con origen y/o destino en puerto español existen miembros de la tripulación cuya función sea ayudar a los pasajeros en situaciones de emergencia que conocen el castellano.

Asimismo, en los buques adscritos a los contratos de servicio público, durante estos reconocimientos se verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en el pliego de prescripciones técnicas particulares o de las propuestas por el contratista en su oferta, si éstas fueran superiores.

Cada una de estas comprobaciones se reflejará en informes de inspección independientes, quedando a disposición de servicios centrales cuando así se solicite.

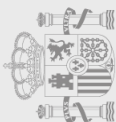
5) EXCEPCIONES

Cualquier excepción a lo dispuesto en la presente instrucción de servicio deberá ser autorizado previamente por los servicios centrales.

ANEXO I. RUTA SIMILAR.

Algunos elementos a valorar para decidir si dos rutas son similares o no a los efectos de evitar las verificaciones indiciales y el reconocimiento inicial del Reglamento son los siguientes, la cual no debe entenderse como una lista exhaustiva:

- a) Características de la ruta como longitud, número de rotaciones, tiempo de carga y descarga, etc. Mención aparte merece el análisis de la altura de ola en la zona de la línea, todo ello a los efectos de la verificación del cumplimiento del Acuerdo de Estocolmo.
- b) Cambio de zona a una superior en relación a las zonas marítimas definidas en el capítulo IV del Convenio SOLAS.
- c) La existencia de dispositivos de separación de tráfico en las inmediaciones de la nueva ruta, todo ello a los efectos de que el Capitán conozca los sistemas de información y guía para la navegación de la nueva ruta.
- d) Cambio de idioma o idiomas mayoritarios de los usuarios de la línea para dar cumplimiento a la circular la circular MSC 699, y a los avisos de megafonía.





- e) Cumplimiento con el apartado 1.9.3 del Código de Naves de Gran Velocidad a los efectos de introducir en el Permiso de Explotación cualquier condición operacional relacionada con la explotación de la nave, como por ejemplo, limitaciones de viento o altura de ola en el puerto español, velocidad máxima en el puerto, dispositivos de separación de tráfico en las inmediaciones de la línea, etc.
- f) Que los estados de la línea nueva difieran de los anteriores, lo cual significaría que el Plan SAR debería de confeccionarse de nuevo.

El Director General

Benito Núñez Quintanilla

(Firmado electrónicamente)

