

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 5 de agosto de 2016
Ref: SMA 26/2016/AB

Asunto: **IMPORTANTE** : Revisión del esquema de inspecciones del “Plan Lista Blanca” a buques nacionales con destino a puertos extranjeros

Muy Srs. nuestros:

En la reunión del Informe de Seguridad y Medio Ambiente que ANAVE presentó a finales de mayo, la DGMM nos anunció su intención de modificar la mecánica de funcionamiento del Plan Lista Blanca a escala nacional.

Recientemente, la DGMM nos ha enviado una Instrucción de Servicio sobre este asunto que les adjuntamos en un Anexo y que está pendiente de la firma del Director General para su publicación. Según nos han informado, no está previsto que dicha instrucción sufra cambios significativos y su contenido es prácticamente definitivo. No obstante, les comunicaremos oportunamente la fecha de publicación y les confirmaremos su contenido.

Una vez se publique la instrucción, se van a aplicar los siguientes criterios:

1. Si un buque de pabellón español:
 - a) ha sido detenido o ha totalizado 10 o más deficiencias en una inspección MoU, o
 - b) si ha totalizado 10 o más deficiencias en una inspección del Plan Lista Blanca, o
 - c) si en una inspección del Plan Lista Blanca se descubre una o varias deficiencias que, a juicio del inspector, pudiera haber dado lugar a una detención en una inspección MoU,

Se le va a hacer un seguimiento al menos durante 1 año con inspecciones cada 3 meses. Se va a llevar a cabo una inspección obligatoria antes de despachar al buque con destino a puerto extranjero. Si durante el período de seguimiento de 1 año no se vuelven a producir las circunstancias que generaron la primera alerta automática en la aplicación de “Despacho” de los servicios informáticos de la administración, no se volverán a generar otras alertas adicionales.

2. Los buques de GT<500 o de más de 30 años, se van a seguir inspeccionando igual que se venía haciendo hasta ahora, es decir, cada vez que el buque se vaya a despachar a puerto extranjero.
3. Los buques que hayan obtenido buenos resultados en las inspecciones, y por tanto no se encuentran en las circunstancias descritas en los puntos 1 y 2 anteriores, no serán objeto de dicho seguimiento ni de inspecciones adicionales del Plan Lista Blanca salvo las que se hayan programado para la emisión, renovación o refrendo de sus certificados, o a menos que haya razones justificadas que motiven llevar a cabo una inspección no programada.

Además de los requisitos de la nueva Instrucción de Servicio de 2016, también se van a seguir aplicando los siguientes criterios de la Instrucción de Servicio anterior de 2014 sobre esta misma materia:

- 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.
- Todas las deficiencias que resulten de la inspección se deberán corregir como condición previa al despacho a satisfacción de la inspección.

El objetivo que pretende la DGMM con esta revisión es concentrar los esfuerzos en los buques que son más susceptibles de presentar deficiencias en una inspección y premiar a las empresas que vigilan el cumplimiento de las disposiciones a bordo de sus buques reduciendo el número de inspecciones.

En estos primeros 7 meses de 2016, desde el punto de vista de las inspecciones, se han llevado a cabo un 29,5% menos que en 2015, lo que significa que, aunque los resultados de las inspecciones están siendo bastantes buenos, como se produjo ya 1 detención en enero, el cociente entre las detenciones e inspecciones viene penalizado por ese bajo número de inspecciones y en este momento tenemos un porcentaje de detenciones superior al del año pasado y similar a la media del MOU.

En consecuencia, si este año se mantiene la tendencia en el bajo número de inspecciones y si se produjera una detención adicional, nuestra permanencia en la Lista Blanca para el año que viene no estaría garantizada. Por ello es fundamental que las empresas extremen sus precauciones al preparar las inspecciones para evitar que se produzcan nuevas detenciones.

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General



INSTRUCCIÓN DE SERVICIO Nº /2016

SOBRE INSPECCIÓN DE BUQUES NACIONALES CON DESTINO A PUERTOS EXTRANJEROS

Desde la puesta en marcha, en diciembre de 2004, del Plan Lista Blanca y la incorporación de la flota española, en julio de 2006, a la Lista Blanca de banderas del Memorando de París, ha sido necesario adoptar diferentes ajustes sobre las medidas previstas inicialmente, en función de los resultados de las inspecciones realizadas a nuestros buques en otros puertos del Memorando.

El último de estos ajustes, adoptado mediante la Instrucción de Servicio nº 1/2014, introdujo medidas excepcionales de refuerzo para corregir el deterioro del índice de detenciones producido desde 2012 como consecuencia de un aumento de las detenciones junto con una disminución del número de inspecciones.

El resultado de la aplicación de dichas medidas ha permitido que la flota española vuelva con fecha 1 de julio de 2016, a la Lista Blanca de banderas del Memorando de París.

Al mismo tiempo otros indicadores, como el porcentaje medio de inspecciones con deficiencias y media de deficiencias por inspección, han mostrado durante los últimos dos años un comportamiento positivo, manteniéndose en valores significativamente mejores que la media del Memorando.

En este escenario y con el doble objetivo, por una parte, de concentrar nuestros esfuerzos en aquellos buques más susceptibles de presentar deficiencias en una inspección y, por otra, de reconocer, y premiar con una disminución del esfuerzo inspector sobre sus buques, el esfuerzo de las compañías navieras que vigilan el cumplimiento de las disposiciones aplicables a bordo de su buques, se ha procedido a revisar el Plan Lista Blanca en lo relativo a la selección de buques para inspección.

De esta manera, a partir de la fecha, se aplicarán los siguientes criterios:

1. Si un buque mercante nacional:
 - a) hubiera sido detenido o encontrado con 10 o más deficiencias como resultado de una inspección MoU, o
 - b) hubiera sido encontrado con 10 o más deficiencias en el curso de una inspección del Plan Lista Blanca, o



- c) hubiera sido encontrado en el curso de una inspección del Plan Lista Blanca con una o varias deficiencias que, a juicio del inspector, hubieran supuesto su detención en una inspección MoU,

De darse cualquiera de los criterios anteriores, se generará de manera automática una alerta en la aplicación de Despacho en la primera escala que dicho buque realice en cualquiera de nuestros puertos, requiriendo la inspección obligatoria del buque antes de su salida, si pretende ser despachado con destino a puerto extranjero, siguiendo los criterios establecidos en la Instrucción de Servicio nº 1/2014.

Esta alerta automática se repetirá en próximas escalas del buque, siempre que hayan transcurrido tres meses desde la última, durante un período de doce meses.

Si durante este período de seguimiento no vuelven a producirse las circunstancias que generaron la primera alerta, no se generarán alertas sucesivas.

2. Los buques mercantes nacionales con GT<500, o de 30 o más años de edad, seguirán siendo inspeccionados, siguiendo los mismos criterios, cada vez que el buque pretenda despachar con destino a puerto extranjero.
3. Los buques mercantes nacionales que no se encuentren en las circunstancias descritas en los puntos 1 y 2 anteriores, salvo razones justificadas que motiven la realización de una inspección no programada, no serán sometidos a más inspecciones en el marco del Plan Lista Blanca que las que sean necesarias para la emisión, renovación o refrendo de sus certificados.

La presente Instrucción de Servicio deja sin efecto los párrafos 1, 4, 6 y 7 de la Instrucción de Servicio Nº 1/2014, de 10 de marzo, sobre inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.

Madrid, 27 de julio de 2016

EL DIRECTOR GENERAL

Rafael Rodríguez Valero

DESTINATARIOS:

SRES. CAPITANES MARÍTIMOS