

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 17 de octubre de 2022
Ref: SMA 27/2022/AB

Asunto: Inspecciones PSC: Oficio de la DGMM sobre el Convenio de Nairobi y obligaciones buques pabellón español que vayan a ser despachados a puerto extranjero durante el fin de semana.

Muy Srs. nuestros:

Oficio Convenio de Nairobi

La DGMM nos ha enviado un **Oficio** (ver **Anexo 1**) recordando a las empresas que los **buques de pabellón español** que hagan escala en un puerto extranjero de un país que haya ratificado el Convenio de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragios **deben disponer** de un **‘Certificado de Cumplimiento de Nairobi’** para **evitar que el buque sea detenido**.

Este Convenio es un **instrumento objeto de inspección por el MOU de París** desde el **1 de julio de 2022**. El **‘Certificado de Cumplimiento de Nairobi’** es el documento que acredita el cumplimiento del Convenio y **tiene que emitirlo un Estado Parte**. España no puede hacerlo porque aún no ha ratificado el convenio.

El Certificado **es obligatorio** siempre que un **buque entre a puerto** o instalación mar adentro de un **Estado Parte**, y no es obligatorio para los buques que sólo naveguen por el mar territorial de un Estado Parte en su paso inocente.

El Convenio Internacional de Nairobi establece un régimen legal que incluye la **responsabilidad del armador** respecto a los gastos de localizar, balizar y retirar los restos y la **obligación de tener contratado un seguro u otra garantía económica** que cubra las responsabilidades que exige este Convenio. Se aplica a los **buques de arqueo bruto igual o superior a 300 GT**.

A fecha de 27 de septiembre de 2022, los países del MOU que sí han ratificado el Convenio de Nairobi son: **Bélgica, Bulgaria, Canadá, Croacia, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Malta, Países Bajos, Portugal, Rumanía, Rusia, Suecia y Reino Unido**. En consecuencia, los buques españoles que hagan escala en algún puerto/instalación mar adentro de estos países deberán disponer del ‘Certificado Nairobi’.

En el siguiente [enlace](#) pueden consultar la actualización de las ratificaciones de los convenios de la OMI de cada país.

Despacho de buques a puerto extranjero durante el fin de semana

Asimismo, la DGMM nos ha recordado que los **buques de pabellón español** que vayan a ser **despachados con destino a puerto extranjero durante el fin de semana** deberán **notificarlo con 72 horas de antelación** a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico se encuentre el buque. **Esta disposición también se aplica cuando un buque pase los certificados estatutarios en puerto español por una organización autorizada** (ver apartado 14 de la ‘Instrucción de Servicio 1/2018 sobre inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros’, adjunta como **Anexo 2**).

Muy atentamente,

Araiz Basurko
Subdirectora

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----
--



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E
INSPECCIÓN MARÍTIMA

O F I C I O

FECHA: La de firma

ASUNTO: MEDIDAS ADICIONALES PARA MANTENERSE EN LISTA BLANCA:
CONVENIO DE NAIROBI

DESTINATARIO: Capitanías Marítimas
Navieros/Armadores de buques

El **Convenio de Nairobi sobre la remoción de los restos de naufragio (2007)**, que entró en vigor el 14 de abril de 2015, hace obligatorio que los buques de arqueo bruto **igual o superior a 300 GT** dispongan de un seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad que les corresponda en virtud del mismo. El **Certificado de Nairobi** es el documento que acredita el cumplimiento con el citado Convenio y tendrá que emitirlo un Estado Parte. El certificado es **obligatorio siempre que un buque entre a puerto o instalación mar adentro de un Estado Parte**, no siendo obligatorio para los buques que únicamente naveguen por el mar territorial de un Estado Parte en su paso inocente.

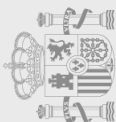
España no ha ratificado el Convenio de Nairobi y, por lo tanto, no puede emitir dichos certificados, por lo que los navieros/armadores de buques españoles que estén sujetos a la obligación deben tramitar la expedición de dicho certificado a través de un Estado que sí sea parte de dicho Convenio.

La razón que motiva la emisión de este oficio es el hecho de que, desde el pasado 01 de julio de 2022, el **Convenio de Nairobi** es un **instrumento relevante** dentro del **Memorando de París (PMoU)**, por lo que un buque que sea objeto de una inspección PSC por un Estado Parte del Convenio podrá ser **detenido si no dispone de dicho certificado**, lo que tendría consecuencias inmediatas para el cálculo de las listas de las banderas y comprometería de manera significativa nuestra permanencia en la **lista blanca**.

A través de este oficio se quiere llamar la atención sobre este asunto y recordar a los navieros/armadores de **los buques españoles la obligación** de cumplir con lo estipulado en el **convenio de Nairobi** en caso de que hagan **escala en puertos de Estados que hayan ratificado este convenio**. Asimismo, se insta a las capitanías marítimas a tener en cuenta lo anterior en las inspecciones del Plan Lista Blanca y si el buque no está en posesión de dicho certificado informen convenientemente al armador/naviero de la necesidad de disponerlo antes de la entrada en un puerto de un Estado Parte, a los efectos de evitar las consecuencias jurídicas previstas en la normativa nacional e internacional vigente en dicho Estado.

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN
E INSPECCIÓN MARÍTIMA
Ana Núñez Velasco
(firmado electrónicamente)

C/ Ruiz de Alarcón,, 1
28014 MADRID
Teléfono: 91 597 90 42
Fax : 91 597 90 03



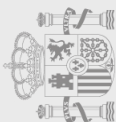


ANEXO

En la siguiente tabla, se muestra los países pertenecientes al PMoU que son Parte del Convenio de Nairobi (a fecha 27/09/2022) y que, por tanto, es necesario que los buques que hagan escala en sus puertos/instalación mar adentro dispongan de un Certificado de Nairobi.

PAÍSES DEL PMoU (27/09/2022)	NAIROBI WRC 2007
Belgium	x
Bulgaria	x
Canada	x
Croatia	x
Cyprus	x
Denmark	x
Estonia	x
Finland	x
France	x
Germany	x
Greece	
Iceland	
Ireland	
Italy	
Latvia	
Lithuania	
Malta	x
Netherlands	x
Norway	
Poland	
Portugal	x
Romania	x
Russian Federation	x
Slovenia	
Spain	
Sweden	x
United Kingdom	x
x = ratification	

En cualquier caso, a través del siguiente enlace se puede comprobar de manera actualizada los convenios que tiene ratificados cada país (*Ratifications by State*):
<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>





INSTRUCCIÓN DE SERVICIO 01/2018 SOBRE INSPECCIÓN DE BUQUES NACIONALES CON DESTINO A PUERTOS EXTRANJEROS.

Desde la puesta en marcha, en diciembre de 2004, del plan Lista Blanca, ha sido necesario adoptar una serie de medidas para permanecer en la Lista Blanca del Memorándum de París, en función de los resultados de las inspecciones realizadas a nuestros buques.

Estas medidas han tenido, y tienen, por objeto disminuir el índice de detenciones. En el último período, se ha producido una fuerte disminución del número de inspecciones a nuestros buques, y por tanto es necesario disminuir aún más el número de detenciones para poder permanecer en Lista Blanca. Dichas medidas se han reflejado en una serie de diferentes oficios e instrucciones de servicio que conviene refundir y actualizar.

A partir de la fecha de publicación de esta Instrucción de Servicio, se aplicarán los siguientes criterios:

1. Si un buque mercante nacional pretende despachar por primera vez con destino a puerto extranjero, antes del despacho será objeto de una inspección del tipo y alcance “más detallada” o ampliada (si así le correspondiera de acuerdo al Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles). Además, dicha inspección incluirá, como mínimo, la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.
2. Si un buque mercante nacional:
 - como resultado de una inspección MoU ha sido detenido o registra 5 o más deficiencias, o
 - en el curso de una inspección del Plan Lista Blanca registra 5 o más deficiencias, o
 - en el curso de una inspección del Plan Lista Blanca o de una inspección de refrendo/renovación de certificados estatutarios registra al menos una deficiencia que, a juicio del inspector, hubiera podido ser catalogada como motivo de detención en una inspección MoU,



Si pretende ser despachado con destino a puerto extranjero, se requerirá la inspección obligatoria del buque antes de su salida. El tipo y alcance de esta inspección será “más detallada”, centrada en las áreas de las deficiencias que motivaron la alerta, o ampliada si así le corresponde según el tipo de buque. Además, dicha inspección incluirá como mínimo la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.

Una vez introducidos los datos de la inspección anterior en la aplicación del plan Lista Blanca, 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 para que se realice dicha inspección.

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

Si durante este período de seguimiento no vuelven a producirse las circunstancias que generaron la primera alerta, dejarán de generarse alertas sucesivas cada tres meses.

3. Los buques mercantes nacionales con GT < 500 o de más de 30 años de edad serán inspeccionados cada vez que el buque pretenda despachar con destino a puerto extranjero. El tipo y alcance de esta inspección será “más detallada” o ampliada, en función del tipo de buque, según se define en el Real Decreto 1737/2010. Además, dicha inspección incluirá como mínimo la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.
4. En el caso de buques mercantes nacionales que no tengan certificados internacionales, y que realizando viajes entre puertos españoles naveguen por aguas de Portugal, se consultará con los Servicios Centrales la manera de proceder.
5. En el caso de buques con destino a Gibraltar, además de cumplirse los puntos anteriores, se tendrá en cuenta que siempre que sea factible, se intentará que en las inspecciones PSC en Gibraltar, se pueda dar apoyo por parte de los inspectores de la Capitanía Marítima de Algeciras.



6. Cuando un buque que no se encuentre en ninguno de los casos 1, 2, 3, 4 o 5 anteriores solicite despacho a puerto extranjero, si han transcurrido más de tres meses desde la última inspección del Plan Lista Blanca, se verificará si en los tres meses posteriores al despacho, dicho buque entra en prioridad PI o PII según se define en el Real Decreto 1737/2010. De ser así, se le efectuará, bajo el régimen del Plan Lista Blanca, un reconocimiento que será igual al que le corresponda al entrar en dicha prioridad.
7. Con independencia de los casos anteriores, cuando un buque solicite despacho a puerto extranjero, se verificará si en alguna inspección MoU anterior se ha registrado una deficiencia con código de acción 21 y código de deficiencia 15150.

En este caso, se comprobará si el plazo dado de 3 meses para la implementación de las medidas correctivas requeridas vence antes de que el buque tenga previsto llegar a puerto extranjero. De ser así, se comprobará que se han implementado dichas medidas correctivas y se le efectuará, bajo el régimen del Plan Lista Blanca, un reconocimiento que será igual al que le corresponda al entrar en prioridad PII. El buque deberá haber implementado las medidas correctivas como condición previa al despacho.

8. En el caso de que un buque mercante nacional solicite a la Administración, la inspección de bandera para la refrendo/renovación de uno o varios de sus certificados, pero no de todos ellos, dicha inspección se complementará con la comprobación de que el buque no incurre en ninguna de las posibles causas de detención contenidas en el anexo de esta Instrucción de Servicio, sin perjuicio de que se revisen además todos aquellos puntos que el inspector considere que pueden suponer un motivo de detención.

No obstante lo anterior, si simultáneamente se dan las tres condiciones siguientes:

- Ha transcurrido menos de un año desde la última inspección del plan lista blanca
- El buque no se encuentra en prioridad PI o PII del París MOU
- El buque no ha sido detenido en los últimos 24 meses

El inspector, de acuerdo con el armador, podrá posponer la inspección hasta el siguiente refrendo o renovación de los certificados.



9. A las tripulaciones se les recordará durante las inspecciones, entre otros aspectos, los siguientes puntos que han sido motivo de detención durante los últimos años:

- Los tripulantes al cargo de las radiocomunicaciones y de la interlocución con el personal del puerto para las operaciones de carga y descarga deberán tener capacidad de comunicarse en inglés.
- La compañía y la tripulación deberán hacer un ejercicio previo interno de preparación de la inspección y de chequeo de las posibles deficiencias.
- Se debe recordar a las compañías y a los buques que, de acuerdo a SOLAS I regla 11, siempre que el buque sufra un accidente o se le descubra algún defecto, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración o a la organización reconocida. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante, informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector de ese puerto. El capitán deberá retener a bordo una copia de dichas comunicaciones a los efectos de mostrarla al inspector PMoU durante la inspección.

La dirección de correo electrónico de la Administración española a la que comunicar estas incidencias es: incidentebuque.dgmm@fomento.es

- Si se pretenden realizar labores de mantenimiento de cualquier equipo cuya inoperatividad fuera motivo de detención en el puerto en el caso de una inspección MoU, se debe comunicar también al Estado rector del puerto con anterioridad a dicha inspección.
- Se recomendará a las empresas navieras que apoyen al capitán durante la inspección mediante personal técnico de la compañía, de modo presencial si es posible, para garantizar la disponibilidad inmediata de respetos y la toma inmediata de medidas correctivas ante cualquier deficiencia que pudiera aparecer durante la inspección.
- El Área de Inspección Operativa informará al Área de Calidad de los resultados de las inspecciones MoU realizadas a buques nacionales con el objetivo indicado en el punto 15 de esta instrucción.



10. Todo despacho de un buque nacional a puerto extranjero deberá contar con el visto bueno explícito, y por escrito, del Capitán Marítimo, o en su ausencia, del técnico competente de la Capitanía designado por aquel, que verifique que se han cumplimentado las actuaciones previstas en el Plan Lista Blanca que le sean aplicables al buque. Dicha autorización será necesaria también para autorizar remolques de buques, pontonas y otros artefactos que se encuentren registrados y certificados en España, siempre que el destino de dicho remolque sea un puerto extranjero.

11. Todas las deficiencias deberán quedar subsanadas como condición previa al despacho.

En caso de deficiencias de índole menor, a juicio del inspector, éste podrá conceder un plazo de subsanación en función de la prioridad del buque, la fecha de llegada a puerto extranjero y otros aspectos que considere.

12. El resultado de la inspección deberá registrarse a la mayor brevedad posible en la aplicación informática de “Plan de Seguimiento de la Flota Española” (se anotará, al menos, que se ha hecho la inspección antes de que se despache el buque a otro puerto) incluyendo, como mínimo, la siguiente información:

- Deficiencias detectadas en la inspección
- En el campo de observaciones se indicará: “Inspección Lista Blanca IS 01 /2018. Tipo y alcance: inicial/más detallada/ampliada (según corresponda)”
- En el campo de acción inicial se marcará el plazo dado para subsanar la deficiencia
- El campo de acción final se cubrirá cuando la deficiencia quede subsanada

Las inspecciones necesarias para la emisión, renovación o refrendo de los certificados estatutarios también se registrarán en la aplicación informática de “Plan de Seguimiento de la Flota Española”. Se seguirá el mismo criterio para su registro que en el caso anterior.

13. Todas las inspecciones realizadas siguiendo lo indicado en esta Instrucción de Servicio se tendrán en cuenta para determinar los plazos mencionados en este escrito.

14. 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.



15. En los casos en los que el resultado de la inspección del PMoU motive que el buque sea detenido o se registren cinco (5) o más deficiencias, o alguna deficiencia sea considerada como especialmente grave por la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima (aunque no se haya producido la detención del buque), se analizará, con la Capitanía Marítima que haya realizado la última inspección plan Lista Blanca, los resultados de la inspección MoU.

Adicionalmente, la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima requerirá a la compañía operadora del buque su análisis y comentarios sobre las deficiencias observadas, y la aportación de evidencias documentales de su rectificación en los plazos exigidos en el informe de inspección.

El Área de Inspección Operativa informará al Área de Calidad de los resultados de las inspecciones MoU realizadas a buques nacionales que arrojen los resultados indicados. El Área de Calidad procederá a valorar la posibilidad de realizar una auditoría adicional al buque y/o a la compañía.

En los casos de detención del buque, se solicitará por la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima la iniciación de procedimiento administrativo sancionador.

16. Cualquier situación diferente, o excepción a los puntos indicados en este escrito, deberá ser autorizada por los Servicios Centrales de la DGMM.
17. La modificación o actualización del anexo indicativo de deficiencias podrá realizarse directamente por la S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Esta Instrucción de Servicio deja sin efecto a los siguientes oficios e instrucciones:

- Oficio de 21 de Noviembre de 2013 y asunto "PLAN LISTA BLANCA- Inspecciones a buques nacionales con destino a Gibraltar"
- Oficio de 09 de diciembre de 2013 y asunto "PLAN LISTA BLANCA-Adopción de medidas especiales de refuerzo"
- Instrucción de servicio nº 1/2014 sobre inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.
- Oficio de 29 de septiembre de 2014 y asunto "PLAN LISTA BLANCA- Despacho para puerto extranjero"
- Instrucción de servicio nº 6/2016 sobre Inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.
- Instrucción de servicio nº 2/2017, por la que se modifican la IS 1/2014 y la IS 06/2016 sobre Inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.
- Oficio de 13 de marzo de 2017 y asunto "Plan Lista Blanca".

Madrid, 12 de marzo de 2018

EL DIRECTOR GENERAL



RAFAEL RODRÍGUEZ VALERO



ANEXO: LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN

Esta lista no es exhaustiva, pretende dar una serie de ejemplos de aspectos relevantes.

LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN		Correcto/ Bien	Incorrecto/ Mal	N.A.
		SI	NO	
	Existencia a bordo de certificados y documentos válidos exigidos por los instrumentos relevantes			
Convenio SOLAS 74	Correcto funcionamiento de la propulsión			
	Correcto funcionamiento de otras máquinas esenciales.			
	Correcto funcionamiento de las instalaciones eléctricas.			
	Limpieza de la cámara de máquinas.			
	Ausencia de mezclas de agua oleosa en las sentinas.			
	Ausencia de hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de escape de la cámara de máquinas.			
	Correcto funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.			
	Correcto funcionamiento del generador de emergencia, del alumbrado, baterías e interruptores.			
	Correcto funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.			
	Equipos individuales de salvamento, embarcaciones de supervivencia y medios de puesta a flote: capacidad suficiente y en buen estado			
	Existencia, buen estado y correcto funcionamiento del sistema de detección de incendios, alarmas contra incendios, equipo de lucha contra incendios, sistema fijo de extinción de incendios, válvulas de ventilación, válvulas de mariposa de cierre automático y de los dispositivos de cierre rápido:			
	Existencia, buen estado y correcto funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de cubierta de carga de los petroleros.			
	Existencia, buen estado y correcto funcionamiento de las señales luminosas, visuales o acústicas.			
	Existencia y correcto funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones de seguridad y emergencia.			
	Existencia y correcto funcionamiento del equipo de navegación teniendo en cuenta las disposiciones de la Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 74.			
	Cartas de navegación corregidas y toda otra publicación náutica necesaria 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.			
	Existencia de sistemas de extracción de aire que no produzcan chispa en las cámaras de bombas de carga.			
	Adecuadas prescripciones operacionales (sección 5.5 del anexo 1 del MA de París)			
	Tripulación conforme a lo especificado en el documento sobre la tripulación de seguridad.			
	Realización del programa de reconocimientos mejorados con arreglo al capítulo XI, Regla 2, del Convenio SOLAS 74.			
	Existencia y correcto funcionamiento del registrador de datos de travesía según RD 210/2004			



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN		Correcto/ Bien SI	Incorrecto/ Mal NO	N.A.
Código CIQ.	Transporte de sustancias únicamente mencionadas en el certificado de aptitud e información completa sobre la carga.			
	Existencia y buen estado de los dispositivos de seguridad de alta presión.			
	Instalaciones eléctricas intrínsecamente seguras y que correspondan a las exigencias del código.			
	Ausencia de fuentes de ignición en lugares peligrosos.			
	Cumplimiento de las prescripciones especiales.			
	Cantidad por tanque no superior a la cantidad máxima de carga autorizada por tanque.			
	Suficiente protección térmica de productos sensibles.			
Código CIG	Transporte de sustancias únicamente mencionadas en el certificado de aptitud e información completa sobre la carga.			
	Existencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o los espacios de servicio.			
	Mamparos estancos a los gases.			
	Correcto funcionamiento de los cierres de ventilación y ausencia de defectos			
	Válvulas de cierre rápido: Existencia y ausencia de defectos			
	Válvulas de seguridad: Existencia y ausencia de defectos			
	Instalaciones eléctricas intrínsecamente seguras y que correspondan a las exigencias del código.			
	Ventiladores en la zona de carga operativos.			
	Alarmas de presión para los tanques de carga operativas.			
	Ausencia de daños en la instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos			
	Transporte de sustancias que requieran un compuesto inhibidor con el certificado correspondiente.			
LL 66	Ausencia de 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.			
	Estabilidad suficiente			
	Información suficiente y fiable, en un formato aprobado, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, 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.			
	Buen estado y correcto funcionamiento de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.			
	Ausencia de sobrecarga			
	Existencia de marcas de calado o marcas de francobordo, y que dichas marcas sean legibles.			
Anexo I del Convenio Marpol 73/78	Existencia, buen estado y correcto funcionamiento del equipo de filtrado del agua de sentinas, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.			
	Suficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.			
	Libro de registro de hidrocarburos disponible.			
	Ausencia de un conducto de derivación de descargas no autorizado.			
	Existencia de los informes de inspección o no conformidad de estos con la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol 73/78.			



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN		Correcto/ Bien SI	Incorrecto/ Mal NO	N.A.
Anexo II del Convenio Marpol 73/78.	Existencia de un manual de procedimientos y medios.			
	Carga agrupada por categorías.			
	Libro registro de carga disponible.			
	Transporte de sustancias paraoleosas cumpliendo las prescripciones y con un certificado debidamente enmendado.			
	Ausencia de un conducto de derivación de descargas no autorizado.			
Anexo III del Convenio Marpol 73/78	Existencia de un Certificado válido de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas (si aplica)			
	Existencia de un manifiesto o un plan de estiba en los que se indiquen las sustancias embarcadas y su emplazamiento antes de la salida			
	Se ha comprobado que la estiba y la segregación de la carga son conformes a lo establecido en el Código IMDG, capítulos 7.1 y 7.2			
	El transporte de mercancías peligrosas se hace de acuerdo a lo establecido en el Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas			
	Los bultos que contengan MMPP estarán en condiciones idóneas para el transporte (no estarán dañados ni con fugas)			
	Se ha comprobado que el personal del buque responsables de la carga está familiarizado con sus obligaciones, con cualquier peligro relativo a la carga y con las medidas que han de tomarse en dicho contexto			
Anexo IV del Convenio Marpol 73/78	Existencia de un sistema de tratamiento de aguas sucias			
	El sistema para desmenuzar y desinfectar funciona correctamente			
	Existencia de la conexión universal a tierra			
Anexo V del Convenio Marpol 73/78	Existencia de un plan de gestión de basuras.			
	Libro registro de basuras disponible.			
	El personal del buque está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.			
Anexo VI del Convenio Marpol 73/78	Existencia a bordo de Certificados válidos: Eficiencia energética, IAPP, EIAPP y el expediente técnico de los motores.			
	Todo motor diésel marino con una potencia superior a 130kW instalado en un buque construido el 01/01/2000 o posteriormente, o todo motor marino que haya sido objeto de una transformación importante el 01/01/2000 o posteriormente cumplirá con el Código Técnico sobre los NOx			
	El buque cumple con los requerimientos establecidos cuando opera dentro de una zona de control de emisiones para SOx			
	Todo incinerador que se instale a bordo de un buque a partir del 01/01/2000 cumplirá con lo dispuesto en el apéndice IV del Anexo VI de MARPOL o con resoluciones MEPC. 76(40) y MEPC. 93(45)			
	El capitán y la tripulación están familiarizados con los procedimientos operativos relativos a la prevención de la contaminación atmosférica tales como el plan de gestión de los COV, procedimientos de cambio de combustible, notas de entrega de combustible y de la muestra representativa del fueloil entregado, etc.			
Convenio AFS	Existencia a bordo del Certificado Internacional o de la Declaración relativa al sistema antiincrustante (según corresponda).			



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

LISTA DE COMPROBACIÓN DEFICIENCIAS MOTIVO DE DETENCIÓN		Correcto/ Bien SI	Incorrecto/ Mal NO	N.A.
STCW 78/95 y la Directiva 2008/106/CE	La gente de mar está en posesión de un título, tiene el título adecuado, tiene una exención válida y presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo.			
	Todos los títulos se han sido obtenidos de forma no fraudulenta y el poseedor de un título es la persona a la que este fue expedido originalmente.			
	Cumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración del Estado de abanderamiento sobre la tripulación mínima de seguridad.			
	Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas se ajustan a las prescripciones especificadas para el buque por la administración del Estado de abanderamiento.			
	Existencia en una guardia 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.			
	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.			
	Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.			
Convenios CTM 2006	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, 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.			
	Se ha comprobado la ausencia de condiciones manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de la tripulación del buque.			
	El incumplimiento de los requisitos anteriores constituye una infracción grave o reiterada de los preceptos del CTM 2006 (incluida una vulneración de los derechos de la gente de mar) relativos a las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación a bordo de los buques tal como se establece en el certificado de trabajo marítimo y en la declaración de conformidad laboral marítima.			
Convenio Gestión Agua de Lastre	Existencia a bordo del Certificado Internacional de Agua de Lastre válido, plan de gestión de agua de lastre aprobado y libro de registro de agua de lastre.			
	Se ha comprobado que el buque y su equipo cumplen con los pormenores tanto del Certificado como del plan de gestión.			
	Se ha comprobado que hay un oficial a bordo designado de velar por la aplicación correcta del plan y está familiarizado con sus procedimientos.			
	Se ha comprobado la correcta implantación a bordo los procedimientos relativos a la gestión del agua de lastre.			
	Se ha comprobado que el buque cumple con lo dispuesto en su plan de gestión de agua de lastre.			
	El equipo requerido para la gestión del agua de lastre está a bordo y en condiciones de uso.			