

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOBILIDADE E AXENDA URBANA

- 13021** *Real decreto 927/2020, do 27 de outubro, polo que se amplía o ámbito de actuación das organizacións de inspección e recoñecemento de buques e se modifican o Real decreto 877/2011, do 24 de xuño, e o Real decreto 357/2015, do 8 de maio.*

#### I

Tradicionalmente, os Estados son os responsables de que os buques baixo o seu pavillón se deseñen, constrúan e manteñan cumprindo as prescricións de seguridade que se establecen nos convenios e instrumentos aprobados no seo da Organización Marítima Internacional (OMI). Para a realización destas tarefas contouse co apoio das sociedades de clasificación, sometidas no noso contorno xeopolítico a un réxime de recoñecemento por parte da Comisión Europea e que son, posteriormente, autorizadas polos Estados membros da Unión Europea.

O réxime xurídico destas sociedades de clasificación encóntrase, a nivel nacional, nos artigos 97 a 107 da Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima. Estes preceptos regulan, entre outros aspectos, a emisión de certificados de seguridade por parte das organizacións autorizadas, así como a función e responsabilidade das sociedades de clasificación.

Pola súa parte, o Real decreto 877/2011, do 24 de xuño, sobre regras e estándares comúns para as organizacións de inspección e recoñecemento de buques e para as actividades correspondentes da Administración marítima, incorporou ao dereito español a Directiva 2009/15/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, sobre regras e normas comúns para as organizacións de inspección e recoñecemento de buques e para as actividades correspondentes das administracións marítimas.

Sobre esta materia a Unión Europea aprobou tamén o Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, complementario da directiva citada, así como o Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de febreiro de 2006, sobre a aplicación na Comunidade do Código internacional de xestión da seguridade. Desta forma, a Unión Europea pretendeu unha aplicación uniforme das normas internacionais que veremos a continuación, como forma de conseguir unha maior seguridade na navegación marítima e mellorar a loita contra a contaminación marítima.

A Unión Europea tamén aprobou normas que conteñen certificados, como é o caso do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de novembro de 2013, relativo á reciclaxe de buques, que establece a obrigaçión de levar o certificado de inventario para os buques existentes, o que obriga a que a normativa española conteña esa remisión, cando proceda, ás normas da Unión Europea.

#### II

A reforma que agora se leva a cabo inclúe novos supostos en que unha organización recoñecida pode actuar en nome da Administración marítima española. Desta forma aténdese ao propósito de diminuír os tempos de espera para os axentes intervinientes no sector obtengan os certificados obrigatorios. A iso hai que engadir a conveniencia de aumentar a competitividade dos buques de bandeira española cuxa actividade comercial non se debe ver afectada por mor da realización das inspeccións a que se deben someter, nun momento que coincide coa recente entrada en vigor e

aplicación de novos convenios internacionais e normativa da Unión Europea que afectan a seguridade marítima e a prevención da contaminación do medio mariño. Así sucedeu co Convenio internacional para o control e a xestión da auga de lastre e os sedimentos dos buques, 2004.

Estes novos convenios e normas están xerando unha serie de necesidades no ámbito da actividade inspectora e de recoñecemento de buques, xunto coa propia realidade do tráfico marítimo, que aconsellan facer máis flexible a posibilidade de delegación nas organizacións de inspección e recoñecemento de buques. Estas razóns xustifican unha ampliación dos supostos en que poden actuar en nome da Administración marítima.

Esta é tamén a explicación da inclusión da definición de «compañía», para mellorar a aplicación en España do capítulo IX do anexo do Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar, coñecido como Convenio SOLAS 74, sobre xestión da seguridade operacional dos buques. De tal forma que o control do cumprimento destas prescricións por parte dos responsables da explotación do buque tamén o van poder levar a cabo as organizacións autorizadas, como exige o Convenio SOLAS 74. Esta previsión está amparada polo que dispón o artigo 101.2 da Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima, que permite que a actuación das organizacións recoñecidas se poida efectuar en buques e embarcacións e tamén en compañías, cando o prevé a normativa internacional aplicable e nas condicións previstas regulamentariamente.

Este real decreto leva a cabo, finalmente, unha modificación do Real decreto 357/2015, do 8 de maio, sobre cumprimento e control da aplicación do Convenio sobre o traballo marítimo, 2006, da Organización Internacional do Traballo, en buques españois. A finalidade principal desta reforma é que as organizacións autorizadas tamén poidan levar a cabo a expedición e renovación do certificado de traballo marítimo e da declaración de conformidade laboral marítima parte I, a que se refire o Convenio sobre o traballo marítimo, e que regula o artigo 4.1 do citado real decreto.

### III

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de mariña mercante. O texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, no seu artigo 6, considera mariña mercante, entre outros aspectos, a ordenación e o control da frota civil española, a seguridade da navegación e da vida humana no mar e a seguridade marítima. No mesmo sentido, o artigo 7 refírese, entre outros, á consecución do obxectivo da tutela da seguridade da vida humana no mar, da seguridade da navegación marítima e da seguridade marítima en xeral.

Pola súa parte, o artigo 263, na súa alínea e), encomenda ao actual Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana a función de «ordenación e execución das inspeccións e os controis técnicos, radioeléctricos, de seguridade e de prevención da contaminación de todos os buques civís españois, dos que estean en construción en España, e dos estranxeiros nos casos autorizados polos acordos internacionais» e permite que se poida efectuar, ben directamente o dito ministerio ou a través de entidades colaboradoras, nos termos que regulamentariamente se establezan. A disposición derradeira segunda habilita o Consello de Ministros para ditar as normas regulamentarias que requira a aplicación desta lei.

Finalmente, o artigo 101.2 da Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima, modificado pola disposición derradeira quinta do Real decreto lei 26/2020, do 7 de xullo, habilita para que regulamentariamente se prevexa que a actuación das organizacións recoñecidas recaia tanto sobre buques e embarcacións como sobre compañías, cando se recolla na normativa internacional.

En coherencia coa Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, e coa Lei 40/2015, do 1 de outubro, de réxime xurídico do sector público, neste novo real decreto tratouse de asegurar a aplicación dos

principios de boa regulación, de transparencia, eficacia, proporcionalidade e eficiencia. Desta forma, o incremento das funcións que poden levar a cabo as organizacións autorizadas supón para o réxime das inspeccións de buques un modelo máis eficiente e flexible, adecuado aos fins da seguridade marítima, propiciando a colaboración destas organizacións coa Administración marítima. Garantíuse, en todo momento, a participación dos cidadáns na elaboración da norma, atendendo ao propósito de reforzar a seguridade xurídica e en atención á avaliación periódica do ordenamento xurídico no ámbito de que se trata na procura da súa mellora.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 27 de outubro de 2020,

DISPOÑO:

**Artigo primeiro.** *Modificación do Real decreto 877/2011, do 24 de xuño, sobre regras e estándares comúns para as organizacións de inspección e recoñecemento de buques e para as actividades correspondentes da Administración marítima.*

O Real decreto 877/2011, do 24 de xuño, sobre regras e estándares comúns para as organizacións de inspección e recoñecemento de buques e para as actividades correspondentes da Administración marítima, queda modificado como segue:

Un. Dáselles a seguinte redacción á alínea a) do número 1 e ao número 2 do artigo 1:

«a) Establecer as condicións e os requisitos que deben cumprir as organizacións e sociedades de clasificación de buques para ser recoñecidas pola Comisión Europea e ser autorizadas pola Administración marítima para efectuaren no seu nome as funcións de inspección, recoñecemento e certificación dos buques do seu propio pavillón e das compañías que explotan os ditos buques, en cumprimento dos convenios internacionais e das normas nacionais e da Unión Europea sobre seguridade marítima e prevención da contaminación do medio mariño.»

«2. No ámbito de aplicación deste real decreto quedan incluídos o desenvolvemento e a aplicación dos requisitos de seguridade para o casco, a maquinaria e as instalacións eléctricas e de control dos buques comprendidos nos convenios internacionais, así como nas normas de nacionais e da Unión Europea.»

Dous. No artigo 2 modifícanse as alíneas d), e) e j), e engádesse unha nova alínea ñ):

«d) Inspeccións e recoñecementos: as inspeccións, verificacións e recoñecementos obrigatorios en virtude dos convenios internacionais, así como das normas nacionais e da Unión Europea.

e) Convenios internacionais e normas da Unión Europea e normas nacionais:

1.º Os convenios internacionais da Organización Marítima Internacional (OMI), xunto cos seus protocolos e emendas, e os correspondentes códigos de carácter obrigatorio en España, na súa versión actualizada, con excepción dos números 16.1, 18.1 e 19 da parte 2 do Código para a implantación dos instrumentos da OMI, e das seccións 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 e 3.9.3.3 da parte 2 do Código para as organizacións recoñecidas da OMI, así como doutras organizacións internacionais en canto afecten a seguridade marítima e prevención da contaminación do medio mariño. Entre os convenios internacionais encóntranse o Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar, 1974 (SOLAS 74), con excepción do capítulo XI-2 do seu anexo, o Convenio internacional sobre liñas de carga, 1966, e o Convenio internacional para previr a contaminación polos buques, 1973 (MARPOL).

2.º) As normas da Unión Europea e de dereito nacional aplicables a buques e embarcacións non cubertos polos convenios internacionais.»

«j) Certificado obrigatorio: un certificado expedido por ou en nome dun Estado de pavillón de conformidade cos convenios internacionais e coas normas da Unión Europea nos casos en que sexan de aplicación e as normas nacionais.»

«ñ) Compañía: toda compañía, tal como se define no anexo de Convenio SOLAS 74, capítulo IX, regra 1.2, responsable da xestión operacional de buques que enarboren o pavillón español.»

Tres. Dáselle a seguinte redacción ao artigo 6:

«1. As organizacións recoñecidas nun Estado membro da Unión Europea, ou doutro Estado que aplique criterios de reciprocidade en canto ao seu recoñecemento e tratamento, e que teñan un centro de carácter permanente en España poderán ser autorizadas para realizar, en nome da Dirección Xeral da Mariña Mercante, os recoñecementos de buques e compañías previstos nos convenios internacionais, o referendo das revisións anuais ou intermedias e a emisión de novos certificados obrigatorios, nos supostos que a continuación se indican:

a) Cando un buque español se encontre en porto estranxeiro e necesite prorrogar o prazo de validez de calquera certificado obrigatorio por se aproximar a data da súa caducidade.

b) Cando un buque español estea dedicado a realizar viaxes entre portos estranxeiros e resulte prexudicial para súa a explotación comercial o seu traslado a porto nacional, para efectuar algún dos recoñecementos preceptivos.

c) Cando un buque español, por avarías ou outras causas de sinistralidade, deba ser obxecto de recoñecemento no estranxeiro.

d) Cando un buque español se constrúa ou realice obras de transformación, reforma ou gran reparación no estranxeiro.

e) Cando un buque español recale en porto español en días inhábiles ou fóra do horario de traballo, ou por outra causa os recoñecementos non poidan ser prestados polos servizos de inspección da capitanía marítima.

f) Cando, en atención ás condicións loxísticas, de adecuación aos seus procedementos ou de axilidade na operación, así o decida a compañía.

g) Cando un buque se encontre no estranxeiro e solicite o abandeiramento en España.

h) Cando unha compañía teña a súa oficina central no estranxeiro.

2. A organización autorizada deberá solicitar á Dirección Xeral da Mariña Mercante autorización para o referendo ou a emisión dun novo certificado só no suposto previsto na alínea c) do punto anterior, ou para a expedición dun documento acreditativo de ter superado con éxito un recoñecemento, por requirimento dun Estado reitor do porto.

3. O referendo ou emisión de novos certificados obrigatorios, realizados pola Dirección Xeral da Mariña Mercante ou pola organización autorizada, levarase a cabo no prazo de quince días e notificaráselle ao interesado.

4. O establecido nos puntos anteriores non será aplicable á certificación de compoñentes de equipos mariños, que estará suxeita ás súas normas específicas. Tampouco poderán emitir as entidades autorizadas certificados de exención, xa que esta función lle corresponde á Administración marítima española.»

Catro. Engádesse unha nova disposición adicional sexta:

«Disposición adicional sexta. *Autorización de organizacións respecto doutros convenios internacionais.*

O secretario xeral de Transportes e Mobilidade do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta da Dirección Xeral da Mariña Mercante, poderá facultar organizacións recoñecidas, de conformidade co disposto no artigo 101.2 da Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima, sobre emisión de certificados de seguridade e organizacións autorizadas, para a realización das actuacións materiais, así como a emisión ou renovación dos certificados exixidos por calquera convenio internacional sobre seguridade marítima e prevención da contaminación do medio mariño que prevexa esa posibilidade. Nestes casos, o procedemento para obter a autorización observará os termos establecidos no capítulo III, ben que omitindo aqueles trámites que se cumprisen para a obtención da autorización previa.»

Cinco. Engádesse unha nova disposición adicional sétima:

«Disposición adicional sétima. *Control de buques nacionais con destino a portos estranxeiros.*

1. A Dirección Xeral da Mariña Mercante, a través das capitanías marítimas, realizará inspeccións de carácter selectivo aos buques nacionais que saian de porto español con destino a portos estranxeiros, co obxecto de verificar que se manteñen a bordo as condicións de seguridade comprobadas nos últimos recoñecementos, en virtude das cales se lle expediron ao buque os correspondentes certificados obrigatorios.

Estas inspeccións terán a consideración de recoñecementos extraordinarios, de conformidade co establecido no artigo 37.2.b) do Regulamento de inspección e certificación de buques civís, aprobado polo Real decreto 1837/2000, do 10 de novembro.

2. Corresponderá á Dirección Xeral da Mariña Mercante definir os criterios de selección aplicables ás inspeccións previstas no punto anterior, para o cal poderá ter en conta o sistema de selección descrito no artigo 12 do Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, aprobado polo Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro.

3. Sen prexuízo do disposto no punto anterior, as capitanías marítimas, previamente á expedición da autorización de saída para os buques nacionais que saian a porto estranxeiro, inspeccionarán aqueles:

- a) que soliciten por primeira vez despacho a porto estranxeiro; ou
- b) que teñan un arqueo bruto (GT) inferior a 500, ou unha idade igual ou superior a 30 anos.

4. Cando un buque nacional pretenda despachar con destino a porto estranxeiro en días inhábiles, deberallo comunicar á capitanía marítima correspondente cunha antelación mínima de 72 horas, co fin de permitir a realización das actuacións que sexan pertinentes.

5. Esta disposición adicional non se aplicará aos buques e embarcacións nacionais excluídos do ámbito de aplicación do Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois.»

Seis. No anexo modifícase a alínea b) do número 9:

«b) Convenios e outros instrumentos, incluída a lexislación nacional e da Unión Europea pertinente.»

**Artigo segundo.** *Modificación do Real decreto 357/2015, do 8 de maio, sobre cumprimento e control da aplicación do Convenio sobre o traballo marítimo, 2006, da Organización Internacional do Traballo, en buques españois, relativa ás organizacións recoñecidas.*

A disposición adicional primeira, sobre organizacións recoñecidas, do Real decreto 357/2015, do 8 de maio, sobre cumprimento e control da aplicación do Convenio sobre o traballo marítimo, 2006, da Organización Internacional do Traballo, en buques españois, pasa a ter a seguinte redacción:

«Para cumprir coas funcións establecidas nos artigos 3 e 4.1, o organismo estatal Inspección de Traballo e Seguridade Social, o Instituto Social da Mariña e a Dirección Xeral da Mariña Mercante poderán autorizar, de ser o caso, sempre que llelo permita a súa normativa reguladora, institucións públicas ou outras organizacións, incluídas as doutro Estado membro da Unión Europea, se este último está de acordo, ás cales lles recoñezan suficiente capacidade, competencia e independencia, para que leven a cabo as ditas inspeccións.

Neste caso, deberase establecer un sistema que garanta a idoneidade do labor desempeñado polas organizacións recoñecidas e procedementos para a comunicación coas ditas organizacións e o control destas, conforme o establecido no artigo 4.3 da Directiva 2013/54/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de novembro, sobre determinadas responsabilidades do Estado do pavillón en materia de cumprimento e control da aplicación do Convenio sobre o traballo marítimo, de 2006.

Calquera autorización que se conceda en relación coas inspeccións facultará a organización recoñecida para que, como mínimo, poida exixir que se corrixan as deficiencias que se sinalen nas condicións de vida e de traballo da xente do mar e se realicen inspeccións a ese respecto cando o solicite un Estado reitor do porto.

Así mesmo, a Dirección Xeral da Mariña Mercante deberá proporcionar á Oficina Internacional do Traballo unha lista actualizada de todas as organizacións recoñecidas autorizadas e das súas funcións.

En todo caso, as autoridades citadas nos artigos 3 e 4.1 seguirán sendo plenamente responsables da inspección das condicións de vida e de traballo da xente do mar nos buques españois.»

**Disposición derradeira primeira.** *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do establecido no artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución, que lle atribúe ao Estado competencia exclusiva en materia de mariña mercante.

**Disposición derradeira segunda.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor, tras a súa publicación no «Boletín Oficial del Estado», o 10 de novembro de 2020.

Dado en Madrid o 27 de outubro de 2020.

FELIPE R.

O ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO