



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Real Decreto 927/2020, de 27 de octubre, por el que se amplía el ámbito de actuación de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y se modifican el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, y el Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo.

---

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana  
«BOE» núm. 285, de 28 de octubre de 2020  
Referencia: BOE-A-2020-13021

---

### ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	2
<i>Artículos</i> . . . . .	4
Artículo primero. Modificación del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. . . . .	4
Artículo segundo. Modificación del Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles, relativa a las organizaciones reconocidas. . . . .	6
<i>Disposiciones finales</i> . . . . .	7
Disposición final primera. Título competencial. . . . .	7
Disposición final segunda. Entrada en vigor. . . . .	7

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: sin modificaciones

I

Tradicionalmente, los Estados son los responsables de que los buques bajo su pabellón se diseñen, construyan y mantengan cumpliendo las prescripciones de seguridad que se establecen en los convenios e instrumentos aprobados en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI). Para la realización de estas tareas se ha contado con el apoyo de las sociedades de clasificación, sometidas en nuestro entorno geopolítico a un régimen de reconocimiento por la Comisión Europea y que son, posteriormente, autorizadas por los Estados miembros de la Unión Europea.

El régimen jurídico de estas sociedades de clasificación se encuentra, a nivel nacional, en los artículos 97 a 107 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Estos preceptos regulan, entre otros aspectos, la emisión de certificados de seguridad por las organizaciones autorizadas, así como la función y responsabilidad de las sociedades de clasificación.

Por su parte, el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, incorporó al Derecho español la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

Sobre esta materia la Unión Europea aprobó también el Reglamento (CE) n.º 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, complementario de la directiva citada, así como el Reglamento (CE) n.º 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad. De esta forma, la Unión Europea ha pretendido una aplicación uniforme de las normas internacionales que veremos a continuación, como forma de conseguir una mayor seguridad en la navegación marítima y mejorar la lucha contra la contaminación marítima.

La Unión Europea también ha aprobado normas que contienen certificados, como es el caso del Reglamento (UE) n.º 1257/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques, que establece la obligación de llevar el certificado de inventario para los buques existentes. Lo que obliga a que la normativa española contenga esa remisión, cuando proceda, a las normas de la Unión Europea.

II

La reforma que ahora se lleva a cabo incluye nuevos supuestos en los que una organización reconocida puede actuar en nombre de la Administración marítima española. De esta forma se atiende al propósito de disminuir los tiempos de espera para la obtención de los certificados obligatorios por parte de los agentes intervinientes en el sector. A ello hay que añadir la conveniencia de aumentar la competitividad de los buques de bandera española cuya actividad comercial no debe verse afectada a causa de la realización de las inspecciones a las que deben someterse, en un momento que coincide con la reciente entrada en vigor y aplicación de nuevos convenios internacionales y normativa de la Unión Europea que afectan a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio marino. Así ha sucedido con el Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.

Estos nuevos convenios y normas están generando una serie de necesidades en el ámbito de la actividad inspectora y de reconocimiento de buques, junto con la propia realidad del tráfico marítimo, que aconsejan hacer más flexible la posibilidad de delegación en las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. Razones que justifican una ampliación de los supuestos en que pueden actuar en nombre de la Administración marítima.

Esta es también la explicación de la inclusión de la definición de «compañía», para mejorar la aplicación en España del capítulo IX del anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, conocido como Convenio SOLAS 74, sobre «Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques». De tal forma que el control del cumplimiento de estas prescripciones por los responsables de la explotación del buque también va a poder llevarse a cabo por parte de las organizaciones autorizadas, como exige el Convenio SOLAS 74. Esta previsión está amparada por lo que dispone el artículo 101.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que permite que la actuación de las organizaciones reconocidas puede efectuarse en buques y embarcaciones y también en compañías, cuando lo prevé la normativa internacional aplicable y en las condiciones previstas reglamentariamente.

Este real decreto lleva a cabo, finalmente, una modificación del Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles. La finalidad principal de esta reforma es que las organizaciones autorizadas también puedan llevar a cabo la expedición y renovación del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima parte I, a que se refiere el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, y que regula el artículo 4.1 de citado real decreto.

### III

El presente real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante. El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en su artículo 6, considera como marina mercante, entre otros aspectos, la ordenación y el control de la flota civil española, la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar y la seguridad marítima. En el mismo sentido, el artículo 7 refiere, entre otros, a la consecución del objetivo de la tutela de la seguridad de la vida humana en el mar, de la seguridad de la navegación marítima y de la seguridad marítima en general.

Por su parte, el artículo 263, en su letra e) encomienda al actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la función de «ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales» y permite que puede efectuarse, bien directamente por dicho Ministerio o a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan. La disposición final segunda habilita al Consejo de Ministros para dictar las normas reglamentarias que requiera la aplicación de esta ley.

Finalmente, el artículo 101.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, modificado por la disposición final quinta del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, habilita a que reglamentariamente se prevea que la actuación de las organizaciones reconocidas recaiga tanto sobre buques y embarcaciones como sobre compañías, cuando se contemple en la normativa internacional.

En coherencia con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en este nuevo real decreto se ha tratado de asegurar la aplicación de los principios de buena regulación, de transparencia, eficacia, proporcionalidad y eficiencia. De esta forma, el incremento de las funciones que pueden llevar a cabo las organizaciones autorizadas supone para el régimen de las inspecciones de buques un modelo más eficiente y flexible, adecuado a los fines de la seguridad marítima, propiciando la colaboración de estas organizaciones con la Administración marítima. En todo momento, se ha garantizado la participación de los ciudadanos en la elaboración de la norma, atendiendo al propósito de reforzar la seguridad jurídica y en atención a la evaluación periódica del ordenamiento jurídico en el ámbito de que se trata a la búsqueda de su mejora.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de octubre de 2020,

DISPONGO:

**Artículo primero.** *Modificación del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.*

El Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración Marítima, queda modificado como sigue:

Uno. Se da la siguiente redacción a la letra a) del apartado 1 y al apartado 2 del artículo 1:

«a) Establecer las condiciones y requisitos que deben cumplir las organizaciones y sociedades de clasificación de buques para ser reconocidas por la Comisión Europea y ser autorizadas por la Administración marítima para efectuar en su nombre las funciones de inspección, reconocimiento y certificación de los buques de su propio pabellón y de las compañías que explotan dichos buques, en cumplimiento de los convenios internacionales y de las normas nacionales y de la Unión Europea sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino.»

«2. En el ámbito de aplicación de este real decreto quedan incluidos el desarrollo y la aplicación de los requisitos de seguridad para el casco, la maquinaria y las instalaciones eléctricas y de control de los buques comprendidos en los convenios internacionales, así como en las normas de nacionales y de la Unión Europea.»

Dos. En el artículo 2 se modifican las letras d), e) y j), y se añade una nueva letra ñ):

«d) Inspecciones y reconocimientos: las inspecciones, verificaciones y reconocimientos obligatorios en virtud de los convenios internacionales, así como de las normas nacionales y de la Unión Europea.

e) Convenios internacionales y normas de la Unión Europea y normas nacionales:

1.º Los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), junto con sus protocolos y enmiendas, y los correspondientes códigos de carácter obligatorio en España, en su versión actualizada, con excepción de los apartados 16.1, 18.1 y 19 de la parte 2 del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI, y de las secciones 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 y 3.9.3.3 de la parte 2 del Código para las organizaciones reconocidas de la OMI; así como de otras organizaciones internacionales en cuanto afecten a la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino. Entre los convenios internacionales se encuentran el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74), con excepción del capítulo XI-2 de su anexo, el Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, y el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL).

2.º Las normas de la Unión Europea y de derecho nacional aplicables a buques y embarcaciones no cubiertos por los convenios internacionales.»

«j) Certificado obligatorio: un certificado expedido por o en nombre de un Estado de pabellón de conformidad con los convenios internacionales y las normas de la Unión Europea en los casos en que sean de aplicación y las normas nacionales.»

«ñ) Compañía: toda compañía, tal como se define en el anexo de Convenio SOLAS 74, capítulo IX, regla 1.2, responsable de la gestión operacional de buques que enarbolen el pabellón español.»

Tres. Se da la siguiente redacción al artículo 6:

«1. Las organizaciones reconocidas en un Estado miembro de la Unión Europea, o de otro Estado que aplique criterios de reciprocidad en cuanto a su reconocimiento y tratamiento, y que tengan un centro de carácter permanente en España podrán ser autorizadas para realizar en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante

los reconocimientos de buques y compañías previstos en los convenios internacionales, el refrendo de las revisiones anuales o intermedias y la emisión de nuevos certificados obligatorios, en los supuestos que a continuación se indican:

- a) Cuando un buque español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de su caducidad.
- b) Cuando un buque español esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional, para efectuar alguno de los reconocimientos preceptivos.
- c) Cuando un buque español, por averías u otras causas de siniestralidad, deba de ser objeto de reconocimiento en el extranjero.
- d) Cuando un buque español se construya o realice obras de transformación, reforma o gran reparación en el extranjero.
- e) Cuando un buque español recale en puerto español en días inhábiles o fuera del horario de trabajo, o por otra causa los reconocimientos no pudieren ser prestados por los servicios de inspección de la Capitanía Marítima.
- f) Cuando en atención a las condiciones logísticas, de adecuación a sus procedimientos o de agilidad en la operación, así lo decida la compañía.
- g) Cuando un buque se encuentre en el extranjero y solicite el abanderamiento en España.
- h) Cuando una compañía tenga su oficina central en el extranjero.

2. La organización autorizada deberá solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante autorización para el refrendo o la emisión de un nuevo certificado solo en el supuesto previsto en la letra c) del apartado anterior, o para la expedición de un documento acreditativo de haber superado con éxito un reconocimiento, a requerimiento de un Estado rector del puerto.

3. El refrendo o emisión de nuevos certificados obligatorios, realizados por la Dirección General de la Marina Mercante o por la organización autorizada, se llevará a cabo en el plazo de quince días, notificándolo al interesado.

4. Lo establecido en los apartados anteriores no será aplicable a la certificación de componentes de equipos marinos, que estará sujeta a sus normas específicas. Tampoco podrán emitirse por las entidades autorizadas certificados de exención, correspondiendo esta función a la Administración marítima española.»

Cuatro. Se añade una nueva disposición adicional sexta:

**«Disposición adicional sexta.** *Autorización de organizaciones respecto de otros convenios internacionales.*

El Secretario General de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, podrá facultar a organizaciones reconocidas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 101.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, sobre emisión de certificados de seguridad y organizaciones autorizadas, la realización de las actuaciones materiales, así como la emisión o renovación de los certificados exigidos por cualquier convenio internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino que prevea esa posibilidad. En estos casos, el procedimiento para obtener la autorización observará los términos establecidos en el capítulo III, si bien omitiendo aquellos trámites que se hubieran cumplido para la obtención de la autorización previa.»

Cinco. Se añade una nueva disposición adicional séptima:

**«Disposición adicional séptima.** *Control de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las Capitanías Marítimas, realizará inspecciones de carácter selectivo a los buques nacionales que

salgan de puerto español con destino a puertos extranjeros, con objeto de verificar que se mantienen a bordo las condiciones de seguridad comprobadas en los últimos reconocimientos, en virtud de las cuales se le ha extendido al buque los correspondientes certificados obligatorios.

Estas inspecciones tendrán la consideración de reconocimientos extraordinarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 37.2.b) del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

2. Corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante definir los criterios de selección aplicables a las inspecciones previstas en el apartado anterior, para lo cual podrá tener en cuenta el sistema de selección descrito en el artículo 12 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, las Capitanías Marítimas, previamente a la expedición de la autorización de salida para los buques nacionales que salgan a puerto extranjero, inspeccionarán aquellos:

- a) que soliciten por primera vez despacho a puerto extranjero; o
- b) que tengan un arqueo bruto (GT) inferior a 500, o una edad igual o superior a 30 años.

4. Cuando un buque nacional pretenda despachar con destino a puerto extranjero en días inhábiles, deberá comunicarlo a la Capitanía Marítima correspondiente con una antelación mínima de 72 horas, con el fin de permitir la realización de las actuaciones que fueran pertinentes.

5. Esta disposición adicional no se aplicará a los buques y embarcaciones nacionales excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.»

Seis. En el anexo se modifica la letra b) del apartado 9:

«b) Convenios y otros instrumentos, incluida la legislación nacional y de la Unión Europea pertinente.»

**Artículo segundo.** *Modificación del Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles, relativa a las organizaciones reconocidas.*

La disposición adicional primera, sobre «organizaciones reconocidas», del Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles, pasa a tener la siguiente redacción:

«Para cumplir con las funciones establecidas en los artículos 3 y 4.1, el Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina y la Dirección General de la Marina Mercante podrán autorizar, en su caso, siempre que se lo permita su normativa reguladora, a instituciones públicas u otras organizaciones, inclusive las de otro Estado miembro de la Unión Europea, si este último estuviera de acuerdo, a las que reconozcan suficiente capacidad, competencia e independencia, para que lleven a cabo dichas inspecciones.

En este caso, deberá establecerse un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas y procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y el control de las mismas, conforme lo establecido en el artículo 4.3 de la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006.

Cualquier autorización que se conceda en relación con las inspecciones facultará a la organización reconocida para que, como mínimo, pueda exigir que se corrijan las

deficiencias que se señalen en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y se realicen inspecciones a ese respecto cuando lo solicite un Estado rector del puerto.

Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante deberá proporcionar a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas autorizadas y sus funciones.

En todo caso, las autoridades citadas en los artículos 3 y 4.1 seguirán siendo plenamente responsables de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en los buques españoles.»

**Disposición final primera.** *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante.

**Disposición final segunda.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor, tras su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», el 10 de noviembre de 2020.

Dado en Madrid, el 27 de octubre de 2020.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.