FIRMADO

MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

FIRMADO por : NUÑEZ QUINTANILLA, BENITO. A fecha: 25/03/2020 01:38 PM
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Total folios: 3 (1 de 3) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S1FD3FCC60D36D0AC6937E
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

O F I C I O

FECHA: 25/03/2020
ASUNTO: ESTANCIA PROLONGADA EN PUERTO / TRIPULACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

DESTINATARIO: CAPITANÍAS MARÍTIMAS & PUERTOS DEL ESTADO

Ante la situación epidemiológica producida por la extensión del nuevo coronavirus COVID-19 y debido a las medidas tomadas por el gobierno en relación con el tráfico y limitaciones de movilidad se están realizando solicitudes (esperándose recibir más), para la reducción de tripulaciones mínimas de seguridad en atraques de larga estancia.

Con el objeto de aclarar y facilitar el cómo proceder en estos casos, se informa de lo siguiente:

Un **buque inactivo** es aquel que, por voluntad de la compañía, reduce su operatividad al objeto de reducir costes. Esta reducción de actividad puede consistir en reducción de tripulación, en pérdida de operatividad y conservación de determinados sistemas u otras condiciones. Básicamente encontramos dos posibilidades, los buques inactivos con pérdida de propulsión y gobierno (“cold lay-up” o “cold stack”) o buques que mantienen su operatividad total o parcial (“hot lay-up” o “hot stack”).

La regulación básica de la **estancia prolongada** de buques inactivos la encontramos en el ***Artículo 16 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima***. Lo primero que establece la norma es que en ningún caso se podrá autorizar un buque inactivo cuando perjudique a la seguridad de la navegación o constituya un peligro para las personas, bienes o el medio ambiente. Esta norma, además, exige que, para aquellos buques que pretendan realizar una larga estancia en un puerto en modo inactivo, **sean autorizados por la Autoridad Portuaria** que designará lugar de amarre, periodo y demás condiciones de permanencia y**, ésta, recabará de la Capitanía Marítima el informe de seguridad y en todo caso la tripulación de seguridad para dicha estancia**. Si se pretendiese una estancia prolongada de un buque inactivo fuera de zona portuaria todas las competencias recaen en el Capitán Marítimo. La norma también **habilita a la Capitanía Marítima para exigir la constitución de una garantía** que cubra los posibles daños o perjuicios que pudieran ocasionar.

Por lo previamente expuesto, la comunicación y acuerdo entre Capitanía y Autoridad Portuaria se hace necesaria, y, entre otras, a modo de breve guía **se deberían tener en cuenta una serie de medidas/condiciones** sin olvidar la actual situación de estado de alarma:

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : NUÑEZ QUINTANILLA, BENITO. A fecha: 25/03/2020 01:38 PM
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Total folios: 3 (2 de 3) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S1FD3FCC60D36D0AC6937E
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

a) Cuando la Autoridad Portuaria solicite informe de seguridad, se estudiará el caso, **requiriéndose con carácter general, la siguiente información**, pudiendo ésta ser ampliada/reducida en función del tipo de buque y condiciones:

Zona de atraque propuesta.

Características del buque (dimensiones, propulsión, plano de disposición general, etc.).

Plan de amarre, contemplando las condiciones de viento y mar predominante y las peores previsibles.

Copia del Documento de Tripulación mínima del buque.

Tripulación de seguridad propuesta por el armador.

Descripción de los **sistemas de seguridad y vigilancia** de la protección que se van a mantener.

Copia de las autorizaciones de la bandera en las que se acepte las tripulaciones propuestas por el armador, con los posibles condicionantes o limitaciones.

Copia de los **seguros de responsabilidad civil** que cubran cualquier incidencia producida por los buques durante la parada, y en especial lo relativo a contaminación, hundimiento, colisión o averías a otros buques, repatriación y copia del certificado de P&I.

Copia de los **certificados estatutarios** y de la Sociedad de Clasificación (no necesario para buques nacionales).

Declaración de la compañía en la que asegure que todas las unidades mantendrán su **capacidad de propulsión** y de gobierno de forma autónoma durante su estancia en Puerto, y serán **capaces de abandonar el atraque y salir del Puerto con seguridad**, en caso de que sea requerido por la Autoridad Portuaria.

Descripción de las condiciones meteorológicas en las que **resulte necesario disponer de la asistencia de remolcadores** para realizar la maniobra de salida y descripción del procedimiento de abandono del puerto.

Plan de contingencias sobre los riesgos potenciales evaluados durante la parada y los procedimientos de actuación de las tripulaciones.

b) Los buques o artefactos **dispondrán de fuente de energía suficiente** para los equipos de seguridad, salvamento, contraincendios, radio y navegación. Además, dispondrán de propulsión y gobierno suficiente para salir de su puesto de atraque y permanecer, al menos, 24 horas en la mar. En ningún caso se autorizará buques o artefactos inactivos sin capacidad de propulsión y gobierno, en el caso de artefactos que carezcan de los mismos se establecerán requisitos específicos.

c) Los buques o artefactos mantendrán durante su inactividad **certificación adecuada** de la sociedad de clasificación (certificación de lay-up) y certificados de garantías y seguros requeridos por la normativa en vigor.

FIRMADO

FIRMADO por : NUÑEZ QUINTANILLA, BENITO. A fecha: 25/03/2020 01:38 PM
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Total folios: 3 (3 de 3) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S1FD3FCC60D36D0AC6937E
Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

d) La tripulación mínima de seguridad, se determinará a la vista de las características del buque o artefacto, de su capacidad de maniobra y de otros indicios detectados, teniendo en cuenta que debido a la situación actual no sería conveniente realizar una visita a bordo para llevar a cabo la inspección previa.

Para cada caso en concreto, la Capitanía Marítima emitirá un informe vinculante a la Autoridad Portuaria. Para la reducción de la tripulación mínima de seguridad, se emitirá una resolución donde se incluyan las condiciones generales y particulares.

Normativa de referencia:
Artículo 149.1.20 de la Constitución Española de 1978, establece como competencia exclusiva del Estado la Marina Mercante.
Artículo 266.4.g) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, determina como responsabilidad del Capitán Marítimo *"[…] todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción[…]"*.
Artículo 4 del Real Decreto 638/2008, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, establece el ámbito geográfico competencial de las Capitanías Marítimas.
Artículo 16 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima sienta los requisitos legales para la autorización de buques inactivos en aguas españolas.
Artículo 21 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, y el ***artículo 266.4.b) del Real Decreto Legislativo 2/2011***, de 5 de septiembre, establecen como competencia del Capitán Marítimo la autorización de fondeo fuera de zonas debidamente designadas.

El Director General de la Marina Mercante
(firmado electrónicamente)

Benito Núñez Quintanilla