

4. Los abanderados en un Estado que figure con inmobilizaciones y retrasos superiores a la media en el cuadro de medias trienales publicado en el informe anual del "MA".

5. Aquellos a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro de la Unión Europea bajo determinadas condiciones, tales como las siguientes:

- a) Rectificación de deficiencia antes de la partida.
- b) Rectificación de deficiencias en el próximo puerto.
- c) Rectificación de deficiencias en catorce días.
- d) Especificación de condiciones para otras deficiencias.

Si se han tomado medidas con respecto al buque y rectificado todas las deficiencias, ello se tendrá en cuenta.

6. Aquellos en los que, con ocasión de una inspección anterior, se hayan registrado deficiencias, en función del número de estas últimas.

7. Los que hayan sido inmobilizados en un puerto anterior.

8. Los abanderados en un Estado que no haya ratificado todos los convenios internacionales pertinentes a que se hace referencia en el artículo 2 de este Reglamento.

9. Los abanderados en un Estado que presente un índice de deficiencias superior a la media.

10. Aquellos con deficiencias, imputables a la sociedad de clasificación en la que estén clasificados, por encima de la media.

11. Los pertenecientes a una categoría para la que se haya decidido una inspección ampliada (conforme al artículo 7 de este Reglamento).

12. Los de más de trece años de edad.

Para establecer el orden de prioridad que seguirá en la inspección de los buques especificados, la Administración marítima española tendrá en cuenta el determinado por el factor general de selección del sistema de información "SIRENAC" según lo dispuesto en la sección 1 del anexo I del "MA" de París. Cuanto más elevado resulte dicho factor, mayor será la prioridad de la inspección. El factor general de selección es la suma de los valores de los factores de selección, según se definen en el marco del "MA", teniendo en cuenta que los apartados 5, 6 y 7 sólo se aplicarán a las inspecciones realizadas en los últimos doce meses. El factor general de selección no podrá ser inferior a la suma de los valores establecidos para los apartados 3, 4, 8, 9, 10, 11 y 12. Estos criterios de determinación del orden de prioridad para la inspección de buques se aplicarán en tanto la Comisión no decida su inadecuación a los fines de esta norma.»

ANEXO II

«29. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.

30. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.

31. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperación SAR.

32. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.

33. Cuadernillo del granelero.

34. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga.»

ANEXO III

«ANEXO IX

Publicidad de las inmobilizaciones e inspecciones efectuadas en los puertos españoles

La Dirección General de la Marina Mercante hará pública, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, la siguiente información:

- a) Nombre del buque.
- b) Número OMI.
- c) Tipo de buque.
- d) Arqueo bruto.
- e) Año de construcción.
- f) Nombre y dirección del naviero.
- g) Estado del pabellón.
- h) Sociedad o, en su caso, sociedades de clasificación que hayan expedido los certificados de clase del buque, si los hubiere.
 - i) Sociedad o, en su caso, sociedades de clasificación o cualquier otra entidad que haya expedido certificados del buque con base en los convenios, en nombre del Estado del pabellón, con indicación expresa de dichos certificados.
 - j) Número de inmobilizaciones en los veinticuatro meses previos.
 - k) Estado y puerto donde se produjo la inmobilización.
 - l) Fecha en que se levantó la orden de inmobilización.
 - m) Duración de la inmobilización, en días.
 - n) Número de deficiencias detectadas y motivos de la inmobilización, expresados de manera clara y explícita.
 - ñ) Cuando se deniegue al buque el acceso a un puerto comunitario, razones de tal medida, expresadas de manera clara y explícita.
 - o) Indicación de si la sociedad de clasificación o entidad privada que realizó el pertinente reconocimiento tuvo responsabilidad en relación con las deficiencias que, por sí solas o en combinación con otras, condujeron a la inmobilización.
 - p) Descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque al que se haya permitido dirigirse al astillero de reparación más próximo o al que se haya denegado el acceso a un puerto de la Unión Europea.»

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

19949 *CORRECCIÓN de erratas del Real Decreto 1687/2000, de 6 de octubre, por el que se aprueba el Estatuto de la Gerencia de Infraestructura y Equipamiento de la Defensa.*

Advertida errata en el texto del Real Decreto 1687/2000, de 6 de octubre, por el que se aprueba el Estatuto de la Gerencia de Infraestructura y Equipamiento de la Defensa, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 256, de 25 de octubre de 2000, se procede a efectuar la oportuna modificación:

En la página 36732, primera columna, artículo 13, cuarta línea, donde dice: «... puestos de trabajo, con independencia directa...», debe decir: «... puestos de trabajo, con dependencia directa...».