

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

4870 *Orde FOM/382/2017, do 21 de abril, pola que se modifica o anexo I do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois.*

O Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois, incorporou ao ordenamento español a Directiva 98/18/CE, do 17 de marzo de 1998, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe, que estableceu para todos os Estados membros da Unión Europea criterios uniformes de seguridade para os buques de pasaxe que realicen servizos entre portos nacionais, calquera que sexa a bandeira que enarboren.

A citada directiva foi modificada en numerosas ocasións. Entre outras, cabe citar a Directiva 2002/25/CE da Comisión, do 5 de marzo de 2002; a Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 5 de novembro de 2002; a Directiva 2003/24/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de abril de 2003, e a Directiva 2003/75/CE da Comisión, do 29 de xullo de 2003, que se incorporaron ao ordenamento xurídico español mediante os correspondentes reais decretos de modificación parcial do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo.

Os sucesivos cambios levados a cabo na Directiva 98/18/CE, do 17 de marzo de 1998, fixeron necesario aprobar unha versión refundida. Por iso, aprobouse a Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de maio de 2009, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe.

O artigo 10.2 da Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de maio de 2006, permite modificar os seus anexos co fin de aplicar as modificacións que se introduzan nos convenios internacionais definidos no seu artigo 2, alínea a). De conformidade coa dita autorización, e coa finalidade de actualizar o seu anexo I, aprobouse a Directiva (UE) 2016/844 da Comisión, do 27 de maio de 2016, pola que se modifica a Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeo e do Consello sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe.

Por outra parte, a disposición derradeira segunda do Real decreto 457/2011, do 1 de abril, polo que se modifica o Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe, autoriza o ministro de Fomento a ditar cantas disposicións resulten necesarias para o desenvolvemento e a aplicación do dito real decreto e, en particular, para introducir as modificacións técnicas derivadas de cambios na normativa internacional. O obxecto desta orde é modificar o anexo I do dito real decreto tal e como figura na Directiva (UE) 2016/844 da Comisión, do 27 de maio de 2016, que desta forma quedará incorporada ao noso ordenamento xurídico.

Na súa virtude, de acordo co Consello de Estado, dispoño:

Artigo único. *Modificación do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois.*

O anexo I do Real decreto 1247/1999 queda modificado nos termos que se establecen a continuación:

Un. No capítulo II-1:

a) Engádesse a seguinte regra II-1/A-1/4.

«4 Protección contra o ruído

BUQUES DAS CLASES B, C E D CONSTRUÍDOS A PARTIR DO 1 DE XANEIRO DE 2018

1. Os buques de arqueo bruto igual ou superior a 1 600 construíranse de forma que se reduza o ruído a bordo e se protexa o persoal dos ruídos, de conformidade co disposto no Código da OMI sobre niveis de ruído a bordo dos buques, adoptado polo Comité de Seguridade Marítima mediante a súa resolución MSC.337 (91), segundo poida ser emendado pola OMI.»

b) A regra II-1/C/6.2.2.2 substitúese polo texto seguinte:

«2.2 Permitirán o cambio de temón desde unha posición de 35° a unha banda ata outra de 35° á banda oposta cando o buque se encontre navegando á velocidade máxima de servizo en marcha avante e co seu calado máximo en auga salgada e, dadas as mesmas condicións, desde unha posición de 35° a calquera de ambas as bandas ata outra de 30° á banda oposta, sen que iso leve máis de 28 segundos. Cando non se poida demostrar o cumprimento desta prescrición durante as probas de mar co buque ao seu calado máximo en auga salgada e navegando en marcha avante á velocidade correspondente ao número máximo de revolucións continuas do motor principal e o paso máximo de proxecto, o buque, independentemente da súa data de construción, poderá demostrar que cumpre esta prescrición aplicando un dos seguintes métodos:

1. Durante as probas de mar, o buque está coa quilla a nivel e o temón totalmente somerxido mentres navega en marcha avante á velocidade correspondente ao número máximo de revolucións continuas do motor principal e o paso máximo de proxecto; ou

2. Cando non se poida lograr a inmersión total do temón durante as probas de mar, calcularase unha velocidade en marcha avante apropiada utilizando a zona da pa do temón somerxida na condición de carga da proba de mar proposta. A velocidade en marcha avante calculada traducirase en que se exerzan unha forza e un par no aparello de goberno principal que sexan, polo menos, tan grandes como se se estivesen facendo probas co buque ao seu calado máximo en auga salgada e navegando en marcha avante á velocidade correspondente ao número máximo de revolucións continuas do motor principal e o paso máximo de proxecto; ou

3. A forza e o par do temón na condición de carga da proba de mar prevíronse de maneira fiable e extrapoláronse á condición de carga plena. A velocidade do buque corresponderá ao número máximo de revolucións continuas do motor principal e o paso máximo de proxecto da hélice;»

c) A regra II-1/C/6.3.2 substitúese polo texto seguinte:

«2 Permitirá o cambio do temón desde unha posición de 15° a unha banda ata outra de 15° á banda oposta sen que iso leve máis de 60 segundos, cando o buque se encontre navegando á metade da súa velocidade máxima de servizo en marcha avante, ou a 7 nós se esta velocidade for maior, e co seu calado máximo en auga salgada; cando non se poida demostrar o cumprimento desta prescrición durante as probas de mar co buque ao seu calado máximo en auga salgada e navegando en marcha avante á metade da velocidade correspondente ao número máximo de revolucións continuas do motor principal e o paso máximo de proxecto, ou a 7 nós se esta velocidade é maior, o buque, independentemente da súa data de construción, poderá demostrar que cumpre esta prescrición aplicando un dos seguintes métodos:

1. Durante as probas de mar, o buque está coa quilla a nivel e o temón totalmente somerxido mentres navega en marcha avante á metade da velocidade correspondente ao número máximo de revolucións continuas do motor principal e o paso máximo de proxecto, ou a 7 nós se esta velocidade é maior; ou

2. Cando non se poida lograr a inmersión total do temón durante as probas de mar, calcularase unha velocidade en marcha avante apropiada utilizando a zona da pa do temón somerxida na condición de carga da proba de mar proposta. A velocidade en marcha avante calculada traducirase en que se exerzan unha forza e un par no aparello de goberno auxiliar que sexan, polo menos, tan grandes como se se estivesen facendo probas co buque ao seu calado máximo en auga salgada e navegando en marcha avante á metade da velocidade correspondente ao número máximo de revolucións continuas do motor principal e o paso máximo de proxecto, ou a 7 nós se esta velocidade é maior; ou

3. A forza e o par do temón na condición de carga da proba de mar prevíronse de maneira fiable e extrapoláronse á condición de carga plena;»;

d) O subtítulo da regra II-1/C/15 substitúese polo texto seguinte:

«BUQUES NOVOS DAS CLASES B, C E D NON RECOLLIDOS NA REGRA II-1/A-1/4»;

Dous. No capítulo II-2 modifícase o seguinte:

a) Engádense as seguintes regras II-2/A/2.28 e II-2/A/2.29:

«28 Válvula de bolboreta contra incendios: para os efectos da implantación da regra II-2/B/9a, é un dispositivo instalado nun conduto de ventilación que en condicións normais permanece aberto para permitir a circulación polo conduto e que se pecha en caso de incendio, impedindo a circulación co fin de restrinxir o paso das chamas. Os termos seguintes pódense relacionar coa definición anterior:

1. A válvula de bolboreta contra incendios automática é unha válvula que se pecha por si soa en presenza de produtos do lume;

2. A válvula de bolboreta contra incendios manual é unha válvula que, en principio, a tripulación abrirá ou pechará á man; así como

3. A válvula de bolboreta contra incendios accionada por telemando é unha válvula que a tripulación pechará mediante un mando situado a distancia da válvula de bolboreta controlada.

29 Válvula de bolboreta contra o fume: para os efectos da implantación da regra II-2/B/9a, é un dispositivo instalado nun conduto de ventilación que, en condicións normais, permanece aberto para permitir a circulación polo conduto e que se pecha en caso de incendio, impedindo a circulación co fin de restrinxir o paso do fume e dos gases quentes. A válvula de bolboreta contra o fume non ten como función contribuír á integridade dunha división contra incendios de calquera clase que teña un conduto de ventilación pasante. Os termos seguintes pódense relacionar coa definición anterior:

1. A válvula de bolboreta contra o fume automática é unha válvula que se pecha por si soa en presenza de fume ou de gases quentes;

2. A válvula de bolboreta contra o fume manual é unha válvula que, en principio, a tripulación abrirá ou pechará á man; e

3. A válvula de bolboreta contra o fume accionada por telemando é unha válvula que a tripulación pechará mediante un mando situado a distancia da válvula de bolboreta controlada.»;

b) A regra II-2/A/6.8.2.1 substitúese polo texto seguinte:

«1 As partes con risco de incendio das máquinas de combustión interna utilizadas para a propulsión principal do buque e a produción de enerxía e, en relación cos buques construídos a partir do 1 de xaneiro de 2018, as partes con risco de incendio de todas as máquinas de combustión interna.»;

- c) A frase introdutoria da regra II-2/A/11.1 substitúese polo texto seguinte:
- «1 En relación cos buques construídos antes do 1 de xullo de 2019, o equipamento de bombeiro comprenderá:»;
- d) Engádense as seguintes regras II-2/A/11.1.1.3 e II-2/A/11.1a:
- «1.3 A partir do 1 de xullo de 2019, os aparellos respiratorios autónomos accionados por aire comprimido dos equipamentos de bombeiro deberán ser conformes co prescrito no parágrafo 2.1.2.2 do capítulo 3 do Código de sistemas de seguridade contra incendios.
- 1.^a En relación cos buques construídos a partir do 1 de xullo de 2019, os equipamentos de bombeiro deberán ser conformes co Código de sistemas de seguridade contra incendios;»;
- e) Engádense a seguinte regra II-2/A/11.4a:
- «4a Comunicación entre bombeiros.
- En relación cos buques obrigados a levar a bordo, polo menos, un equipamento de bombeiro e construídos a partir do 1 de xaneiro de 2018, estes deberán levar a bordo un mínimo de dous aparellos radiotelefónicos portátiles bidireccionais para cada equipamento de bombeiros para a comunicación entre eles. En relación cos buques de GNL ou cos buques de pasaxe de transbordo rodado con espazos de carga rodada pechados ou espazos da categoría especial, eses aparellos radiotelefónicos bidireccionais deberán ser de tipo a proba de explosións ou intrinsecamente seguros. Os buques construídos antes do 1 de xaneiro de 2018 deberán cumprir as prescricións da presente regra como máis tarde na data do primeiro recoñecemento despois do 1 de xullo de 2019.»;
- f) Engádense a seguinte regra II-2/A/15.2.6:
- «6 Nos buques recollidos pola regra II-2/A/11, os cilindros dos aparellos de respiración utilizados durante exercicios reencheranse ou substituiranse antes da saída do porto.»;
- g) A regra II-2/B/5.1 substitúese polo texto seguinte:
- «1 Todos os anteparos e cubertas, ademais de cumpriren coas disposicións específicas de integridade ao lume mencionadas noutros puntos da presente parte, terán como integridade mínima ao lume a indicada nas táboas 5.1 ou 5.1(a) e 5.2. ou 5.2(a), segundo corresponda.
- Ao aprobar as precaucións estruturais para a protección contra incendios nos buques novos, terase en conta o risco de transferencia de calor entre pontes térmicas nos puntos de intersección e nos extremos das barreiras térmicas.»;
- h) Engádense a seguinte táboa 5.1(a) a continuación da táboa 5.1 da regra II-2/B/5.4:
- «A seguinte táboa aplicarase a TODOS OS BUQUES DAS CLASES B, C e D CONSTRÚIDOS A PARTIR DO 1 DE XANEIRO DE 2018:

Táboa 5.1(a)
Integridade ao lume dos anteparos que separan espazos adxacentes

Espazos		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(10)
Postos de control	(1)	A-0 ^c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Corredores	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0. ^a B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Espazos de aloxamento	(3)			C ^e	A-0. ^a B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Escaleiras	(4)				A-0. ^a B-0 ^e	A-0. ^a B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30
Espazos de servizo (risco limitado)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Espazos de máquinas da categoría A	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Outros espazos de máquinas	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Espazos de carga	(8)								*	A-0	*	A-0
Espazos de servizo (risco elevado)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Cubertas expostas	(10)											A-0
Espazos da categoría especial	(11)											A-30»

i) Engádesse a seguinte táboa 5.2(a) a continuación da táboa 5.2 da regra II-2/B/5.4:

«A seguinte táboa aplicarase a TODOS OS BUQUES DAS CLASES B, C e D CONSTRUÍDOS A PARTIR DO 1 DE XANEIRO DE 2018:

Táboa 5.2(a)
Integridade ao lume das cubertas que separan espazos adxacentes

Espazo inferior ↓ Espazo superior →		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Postos de control	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Corredores	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Espazos de aloxamento	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Escaleiras	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Espazos de servizo (risco limitado)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Espazos de máquinas da categoría A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Outros espazos de máquinas	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Espazos de carga	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Espazos de servizo (risco elevado)	(9)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Cubertas expostas	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Espazos da categoría especial	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Notas aplicables ás táboas 5.1, 5.2 e 5.2(a), segundo corresponda:

(a) Para determinar a clase aplicable a cada caso, véxanse as regras II-2/B/3 e 8.

(b) Se se trata de espazos da mesma categoría numérica e co índice b engadido, só se exixirá un anteparo ou unha cuberta do tipo indicado nas táboas cando os espazos adxacentes estean destinados a fins distintos, caso que é posible, por exemplo, cos da categoría 9. Non fará falta colocar un anteparo

entre cocifas contiguas, pero entre unha cocifa e un pañol de pinturas necesitarase un anteparo da clase «A-0».

(c) Os anteparos que separen entre si a caseta de goberno e o cuarto de derrota poderán ser do tipo «B-0».

(d) Véxanse os parágrafos 2.3 e 2.4 da presente regra.

(e) Para aplicar a regra II-2/B 2.1.2, cando «B-0» e «C» aparecen nas táboas 5.1 e 5.1a, atribuiráselles o valor «A-0».

(f) Non será necesario instalar illamento contra o lume se o espazo de máquinas da categoría 7 presenta baixo risco ou non presenta ningún risco de incendio.

(*) Cando nas táboas apareza un asterisco, o anteparo deberá ser de aceiro ou doutro material equivalente, pero non necesariamente de tipo «A». Non obstante, nos buques construídos o 1 de xaneiro de 2003 ou posteriormente, cando unha cuberta estea perforada para dar paso a cables eléctricos, tubaxes e condutos de ventilación, a abertura selarase para impedir o paso das chamas e o fume. As divisións entre os postos de control (xeradores de emerxencia) e as cubertas de intemperie poderán ter aberturas de toma de aire sen peche, salvo se hai instalado un sistema fixo de extinción de incendios por gas. Para efectos da aplicación da regra II-2/B/2.1.2, o asterisco que aparece nas táboas 5.2 e 5.2(a) entenderase como «A-0», excepto nas categorías 8 e 10.»

j) Engádesse a seguinte regra II-2/B/6.3.4:

«BUQUES DAS CLASES B, C E D CONSTRÚIDOS A PARTIR DO 1 DE XANEIRO DE 2018

3.4 Haberá dous medios de evacuación do taller principal dun espazo de máquinas. Polo menos unha desas vías de evacuación proporcionará unha protección continua contra o lume ata unha posición segura fóra do espazo de máquinas.»

k) O título da regra II-2/B/9 substitúese polo texto seguinte:

«9 Sistemas de ventilación para buques construídos antes do 1 de xaneiro de 2018 (R 32)»

l) Engádesse a seguinte regra II-2/B/9a:

«9a Sistemas de ventilación para buques

BUQUES DAS CLASES B, C E D CONSTRÚIDOS A PARTIR DO 1 DE XANEIRO DE 2018

1. Xeneralidades:

1. Os condutos de ventilación, incluídos os condutos dunha soa parede ou de dúas paredes, serán de aceiro ou material equivalente, excepto os foles flexibles curtos que non excedan os 600 mm utilizados para conectar ventiladores aos condutos na sala do aire acondicionado. Salvo que se dispoña expresamente o contrario no parágrafo 1.6, calquera outro material que se utilice na fabricación dos condutos, incluído o illante, será tamén incombustible. Porén, os condutos curtos, que non excedan en xeral os 2 m de lonxitude e cuxa área da sección transversal libre (a expresión «área da sección transversal libre» significa que, mesmo cando o conduto fose illado previamente, a sección se calculará a partir das dimensións interiores do conduto en si e non do illamento) non sexa superior a 0,02 m², non teñen que ser de aceiro ou material equivalente, sempre e cando:

1. Sexan de material incombustible, revestido tanto no seu interior coma no seu exterior de membranas que teñan características de débil propagación da chama e que, en cada caso, teñan un valor calorífico que non exceda os 45 MJ/m² da área da superficie en relación coa espesura utilizada. O valor calorífico calcularase de acordo coas recomendacións publicadas pola Organización Internacional de Normalización, en particular a Norma ISO 1716:2002 «Ensaio de reacción ao lume dos produtos de construción. Determinación da calor de combustión»;

2. Só se utilicen no extremo do sistema de ventilación; e

3. Non estean situados a menos de 600 mm, medida esta distancia no sentido lonxitudinal do conduto, dunha abertura practicada nunha división da clase «A» ou «B», incluídos os ceos rasos continuos da clase «B».

2. Os seguintes dispositivos someteranse a proba de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ao lume:

1 As válvulas de bolboreta contra incendios, incluídos os mandos de funcionamento pertinentes; porén, non será necesaria ningunha proba cando as válvulas de bolboreta estean situadas no extremo inferior do conduto nos condutos de extracción para os fogóns das cociñas, que deben ser de aceiro e poder evitar que entre a corrente de aire no conduto; e

2 As perforacións de condutos que atravesen divisións da clase «A». No entanto, non será necesaria a proba cando os manguitos de aceiro estean unidos directamente aos condutos de ventilación mediante conexións remachadas ou aparafusadas ou mediante soldadura.

3. As válvulas de bolboreta serán facilmente accesibles. Cando se encontren situadas detrás de ceos rasos ou revestimentos, nos ditos ceos rasos ou revestimentos haberá un zapón de inspección en que se marcará o número de identificación da válvula. O dito número marcarase tamén en calquera mando a distancia provisto.

4. Os condutos de ventilación estarán provistos de zapóns con fins de inspección e limpeza. Os ditos zapóns estarán situados preto das válvulas de bolboreta contra incendios.

5. Os orificios principais de admisión e saída de todos os sistemas de ventilación poderán quedar pechados desde o exterior do espazo que se estea ventilando. Os medios de peche serán facilmente accesibles, estarán marcados de forma clara e permanente e indicarán a posición de funcionamento do dispositivo de peche.

6. No caso de divisións da clase «A» ou «B» e de condutos cuxa construción debe corresponder á clase «A», prohíbese o uso de xuntas combustibles nas conexións embridadas dos condutos de ventilación que se encontren a menos de 600 mm dunha abertura.

7. Non se utilizarán aberturas de ventilación ou condutos de equilibrio do aire situados entre dous espazos pechados, excepto cando estea permitido segundo se indica na regra II-2/B/7.7.

2. Disposición dos condutos.

1. Os sistemas de ventilación para os espazos da categoría A para máquinas, espazos para vehículos, espazos de carga rodada, cociñas, espazos da categoría especial e espazos de carga estarán, en xeral, separados uns doutros, así como dos sistemas de ventilación que presten servizo a outros espazos. Non obstante, os sistemas de ventilación para as cociñas dos buques de pasaxe que non transporten máis de 36 pasaxeiros non teñen que estar completamente separados doutros sistemas de ventilación, senón que poden estar alimentados por condutos separados dunha unidade de ventilación que preste servizo a outros espazos. Nestes casos instalárase unha válvula de bolboreta contra incendios automática no conduto de ventilación das cociñas, próxima á unidade de ventilación.

2. Os condutos de ventilación dos espazos da categoría A para máquinas, cociñas, espazos para vehículos, espazos de carga rodada ou espazos da categoría especial non atravesarán espazos de aloxamento ou de servizo nin postos de control, a menos que tales condutos cumpran o disposto no parágrafo 2.4.

3. Os condutos de ventilación dos espazos de aloxamento, espazos de servizo e postos de control non atravesarán espazos da categoría A para máquinas, cociñas,

espazos para vehículos, espazos de carga rodada nin espazos da categoría especial, a menos que tales condutos cumpran o disposto no parágrafo 2.4.

4. Os condutos permitidos conforme os parágrafos 2.2 e 2.3:

1.1 Serán de aceiro, cunha espesura mínima de 3 mm se teñen unha área da sección transversal libre inferior a 0,075 m², cunha espesura mínima de 4 mm se teñen unha área da sección transversal libre inferior a 0,075 m², cunha espesura mínima de 4 mm se teñen unha área da sección transversal libre de entre 0,075 m² e 0,45 m², e unha espesura mínima de 5 mm se teñen unha área da sección transversal superior a 0,45 m².

1.2 Levarán soportes e reforzos adecuados;

1.3 Estarán provistos de válvulas de bolboreta contra incendios automáticas próximas ao contorno perforado; e

1.4 Terán un illamento correspondente á norma da clase «A-60» desde os contornos dos espazos aos cales prestan servizo, ata un punto situado máis alá de cada válvula de bolboreta contra incendios que diste desta 5 m como mínimo; ou

2.1 Serán de aceiro de conformidade co disposto nos parágrafos 2.4.1.1 e 2.4.1.2; e

2.2 Terán un illamento correspondente á norma da clase «A-60» nos espazos polos cales pasan, con excepción dos condutos que pasan por espazos da categoría (9) ou (10), tal como se definen na regra II-2/B/4.2.2.

5. Para os efectos dos parágrafos 2.4.1.4 e 2.4.2.2, illarase toda a superficie externa da sección transversal dos condutos. Considerarase que os condutos que estean situados no exterior, aínda que contiguos ao espazo especificado, e que compartan unha ou máis superficies co espazo correspondente atravesan o espazo especificado, e o seu illamento estenderase á superficie que compartan co dito espazo a unha distancia de 450 mm máis alá do conduto [as interpretacións unificadas do capítulo II-2 de SOLAS (MSC.1/Circ.1276) conteñen diagramas das ditas disposicións].

6. Se é necesario que un conduto de ventilación atravesase unha división de zona vertical principal, instalarse xunto coa división unha válvula de bolboreta contra incendios automática. Esa válvula poderase pechar tamén manualmente desde ambos os lados da división. A localización do mando será facilmente accesible e estará marcada de maneira clara e manifesta. A parte do conduto situada entre a división e a válvula será de aceiro, de conformidade cos parágrafos 2.4.1.1 e 2.4.1.2 e terá un illamento, como mínimo, coa mesma integridade ao lume que a división perforada. Polo menos nun lado da división, a válvula de bolboreta irá provista dun indicador visible que mostre a posición de funcionamento da válvula.

3. Detalles sobre as válvulas de bolboreta contra incendios e as perforacións de condutos.

1. Os condutos que pasan polas divisións da clase «A» cumprarán as prescricións seguintes:

1. cando un conduto de chapa delgada cunha área da sección transversal libre igual ou inferior a 0,02 m² atravesase divisións da clase «A», a abertura estará provista dun manguito de chapa de aceiro dunha espesura mínima de 3 mm e unha lonxitude mínima de 200 mm, preferiblemente repartida a razón de 100 mm a cada lado do anteparo ou, se se trata dunha cuberta, que se encontre totalmente na parte inferior das cubertas perforadas;

2. cando os condutos de ventilación cunha área da sección transversal libre superior a 0,02 m², pero non superior a 0,075 m², atravesen divisións da clase «A», as aberturas estarán revestidas con manguitos de chapa de aceiro. Os condutos e manguitos terán, polo menos, 3 mm de espesura e 900 mm de lonxitude. Cando

atravesen un anteparo, esa lonxitude repartirase, preferiblemente, a razón de 450 mm a cada lado do anteparo. Os condutos ou os manguitos de revestimento dos ditos condutos levarán un illamento contra o lume. O dito illamento terá, polo menos, a mesma integridade ao lume que a división atravesada; e

3. Instalaranse válvulas de bolboreta contra incendios automáticas en todos os condutos que teñan unha área da sección transversal libre superior a $0,075 \text{ m}^2$ e atravesen divisións da clase «A». Cada válvula de bolboreta situarase próxima á división perforada e o conduto entre a válvula e a división perforada será de aceiro, de conformidade co disposto nos parágrafos 2.4.2.1 e 2.4.2.2. A válvula de bolboreta contra incendios funcionará automaticamente, pero tamén se poderá pechar á man desde ambos os lados da división. A válvula irá provista dun indicador visible que sinala a posición de funcionamento da válvula. As válvulas de bolboreta contra incendios non son necesarias; non obstante, cando os condutos atravesen espazos limitados por divisións da clase «A», sen lles daren servizo a estes, coa condición de que os ditos condutos teñan a mesma integridade ao lume que as divisións que perforan. Os condutos cunha área da sección transversal superior a $0,075 \text{ m}^2$ non se poderán dividir en condutos máis pequenos na perforación practicada nunha división da clase «A» e unir de novo ao conduto orixinal, unha vez atravesada a división para non instalar a válvula de bolboreta que se prescribe na presente disposición.

2. Os condutos de ventilación que teñan unha área da sección transversal libre superior a $0,02 \text{ m}^2$ e atravesen anteparos da clase «B» irán revestidos con manguitos de chapa de aceiro de 900 mm de lonxitude, repartida preferiblemente a razón de 450 mm a cada lado do anteparo, a menos que o conduto sexa de aceiro ao longo desa lonxitude.

3. Todas as válvulas de bolboreta contra incendios se poderán accionar á man. As válvulas de bolboreta terán un medio mecánico directo de solta ou, no seu lugar, pecharanse mediante accionamento eléctrico, hidráulico ou pneumático. Todas as válvulas de bolboreta se poderán accionar á man desde ambos os lados da división. As válvulas de bolboreta contra incendios automáticas, incluídas as que se poden accionar por telemando, terán un mecanismo a proba de fallos que pechará a válvula en caso de incendio, mesmo cando se produza unha perda de subministración eléctrica ou unha perda de presión hidráulica ou pneumática. As válvulas de bolboreta contra incendios accionadas por telemando deberán poder reabrirse á man desde a válvula.

4. Sistemas de ventilación para buques de pasaxe que transporten máis de 36 pasaxeiros.

1 Ademais do disposto nas seccións 1, 2 e 3, o sistema de ventilación de todo buque de pasaxe que transporte máis de 36 pasaxeiros cumprirá tamén as prescricións seguintes:

1 en xeral, os ventiladores estarán dispostos de maneira que os condutos que desembocan nos diversos espazos queden dentro dunha zona vertical principal.

2 os troncos de escaleira estarán ventilados por un ventilador independente e un sistema de condutos (extracción e inxección), que non se utilizarán para ningún outro espazo do sistema de ventilación.

3 todo conduto, independentemente da súa sección transversal, que se utilice para máis dun espazo de aloxamento, espazo de servizo ou posto de control dunha entreponte irá provisto, preto do punto de perforación de cada cuberta dos ditos espazos, dunha válvula de bolboreta contra o fume automática, que ademais se poderá pechar á man desde a cuberta protexida situada enriba da válvula. Cando, dentro dunha zona vertical principal, un ventilador se utilice para máis dun espazo de entreponte a través de condutos separados e cada un destes se destine a un

espazo de entreponte única, cada conduto irá provisto dunha válvula de bolboreta contra o fume de accionamento manual instalada preto do ventilador.

4 se é necesario, illaranse os condutos verticais de acordo co prescrito nas táboas 4.1 e 4.2. Os condutos illaranse de acordo co prescrito en relación coas cubertas que se encontren entre o espazo ao cal presten servizo e o espazo de que se trate, segundo corresponda.

5. Condutos de extracción dos fogóns das cociñas.

1 Prescricións para os buques de pasaxe que transporten máis de 36 pasaxeiros.

1 Ademais do disposto nas seccións 1, 2 e 3, os condutos de extracción dos fogóns das cociñas estarán construídos de conformidade co disposto nos parágrafos 2.4.2.1 e 2.4.2.2 e terán un illamento correspondente á norma da clase «A-60» a través de todos os espazos de aloxamento, espazos de servizo ou postos de control. Tamén estarán provistos:

1. dun filtro de graxas que se poida quitar facilmente para limpar, a menos que se instalase outro sistema aprobado para eliminar a graxa;

2. dunha válvula de bolboreta contra incendios situada no extremo inferior do conduto, no cruzamento entre o conduto e a bóveda do fogón da cociña que funcione automaticamente e por telemando e, ademais, unha válvula de bolboreta contra incendios de funcionamento por telemando no extremo superior do conduto, preto da súa saída;

3. de medios fixos de extinción de incendios dentro do conduto. Os sistemas de extinción de incendios deberán cumprir as recomendacións publicadas pola Organización Internacional de Normalización, en particular a Norma ISO 15371:2009 «Ships and marine technology — Fire- extinguishing systems for protection of galley cooking equipment»;

4. de medios de telemando que se encontren situados nun lugar fóra das cociñas, próximo á entrada das cociñas, e que permitan apagar os ventiladores de extracción e inxección, facer funcionar as válvulas de bolboreta contra incendios mencionadas no parágrafo 5.1.1.2 e activar o sistema de extinción de incendios. Cando se instale un sistema de ramais múltiples, disporase dun telemando situado xunto aos medios de telemando citados que permita pechar todos os ramais que descarguen a través do mesmo conduto principal antes de que se inxecte o axente extintor no sistema; e

5. de zapóns convenientemente situados con fins de inspección e de limpeza, incluído un situado preto do ventilador de extracción e outro no extremo inferior en que se acumula a graxa.

2 Os condutos de evacuación dos fogóns para o equipamento de cociña instalados en cubertas expostas axustaranse ao prescrito no parágrafo 5.1.1, segundo proceda, cando atravesen espazos de aloxamento ou espazos que conteñan materiais combustibles.

2 Prescricións para os buques de pasaxe que non transporten máis de 36 pasaxeiros.

Cando atravesen espazos de aloxamento ou espazos que conteñan materiais combustibles, os condutos de extracción dos fogóns das cociñas estarán construídos de conformidade co disposto nos parágrafos 2.4.1.1 e 2.4.1.2. Cada conduto de extracción estará provisto:

1. dun filtro de graxas facilmente desmontable con fins de limpeza;

2. dunha válvula de bolboreta contra incendios que funcione automaticamente e por telemando, situada no extremo inferior do conduto, no cruzamento entre o

conduto e a bóveda do fogón da cociña, e, ademais, unha válvula de bolboreta contra incendios de funcionamento por telemando no extremo superior do conduto, preto da súa saída;

3. de dispositivos accionables desde o interior da cociña que permitan desconectar os extractores e ventiladores de inxección; e

4. de medios fixos de extinción de incendios dentro do conduto.

6. Cámaras de ventilación que prestan servizo a espazos para máquinas da categoría A que conteñen máquinas de combustión interna.

1 Cando unha cámara de ventilación preste servizo unicamente a un espazo para máquinas contiguo e non exista ningunha división contra incendios entre a cámara de ventilación e o espazo para máquinas, os medios de peche do conduto ou condutos de ventilación que prestan servizo ao espazo para máquinas situaranse fóra da cámara de ventilación e do espazo para máquinas.

2 Cando unha cámara de ventilación preste servizo a un espazo para máquinas, así como a outros espazos, e estea separada do espazo para máquinas mediante unha división da clase «A-0», incluídas as perforacións, os medios de peche do conduto ou condutos de ventilación do espazo para máquinas poderán estar situados na cámara de ventilación.

7. Sistemas de ventilación para lavandaría nos buques de pasaxe que transporten máis de 36 pasaxeiros.

Os condutos de extracción das lavandaría e cuartos de secado dos espazos da categoría (13) definidos na regra II-2/B/4.2.2 estarán provistos:

1 de filtros facilmente desmontables con fins de limpeza;

2 dunha válvula de bolboreta contra incendios no extremo inferior do conduto que funcione automaticamente e por telemando;

3 de medios de telemando que permitan apagar os ventiladores de extracción e inxección desde dentro do espazo e facer funcionar a válvula de bolboreta contra incendios mencionada no parágrafo 7.2; e

4 de zapóns convenientemente situados con fins de inspección e de limpeza.»

m) Engádense as seguintes regras II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 e II-2/B/13.6:

«BUQUES DAS CLASES B, C E D CONSTRUÍDOS A PARTIR DO 1 DE XANEIRO DE 2018

4 Instalarase un sistema fixo de detección de incendios e de alarma contra incendios dun tipo aprobado que satisfaga as disposicións aplicables da regra II-2/A/9 nos espazos de máquinas en que:

4.1 se aprobase a instalación de sistemas e equipamentos automáticos e accionados por telemando que substitúan a dotación permanente do espazo; e

4.2 as máquinas propulsoras principais e auxiliares, incluídas as fontes principais de enerxía eléctrica, estean provistas de dispositivos de control automático ou por telemando en graos diversos e estean sometidas a vixilancia continua desde unha cámara de control con dotación.

5 Instalarase un sistema fixo de detección de incendios e de alarma contra incendios dun tipo aprobado que satisfaga as disposicións aplicables da regra II-2/A/9 nos espazos pechados que conteñan incineradores.

6 En relación co sistema fixo de detección de incendios e de alarma contra incendios prescrito polas regras II-2/B/13.4 e 13.5, aplicarase o texto seguinte:

O proxecto deste sistema detector de incendios e a localización dos detectores serán tales que se poida percibir rapidamente todo comezo de incendio producido

en calquera parte dos mencionados espazos e en todas as condicións normais de funcionamento das máquinas e coas variacións de ventilación que faga necesarias a gama posible de temperaturas ambiente. Non se permitirán sistemas de detectores que só utilicen termodetectores, salvo en espazos de altura restrinxida e nos puntos en que a súa utilización sexa especialmente apropiada. O sistema detector orixinará sinais de alarma acústicos e ópticos, distintos ambos dos de calquera outro sistema non indicador de incendios, en tantos lugares como sexa necesario para asegurar que sexan oídos e vistos na ponte de navegación e por un oficial de máquinas responsable.

Cando na ponte de navegación non haxa dotación, a alarma soará nun lugar en que estea de servizo un tripulante responsable.

Unha vez instalado, o sistema será obxecto de probas en condicións diversas de ventilación e de funcionamento das máquinas.»

n) A regra II-2/B/14.1.1.2 substitúese polo texto seguinte:

«.2 O disposto nas regras II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 e II-2/B/9a para manter a integridade das zonas verticais debe ser aplicado igualmente a cubertas e anteparos que separen entre si as zonas horizontais e estas do resto do buque.»

o) A regra II-2/B/14.1.2.2 substitúese polo texto seguinte:

«.2 Nos buques novos de pasaxe construídos antes do 1 de xaneiro de 2018 que non transporten máis de 36 pasaxeiros e nos buques existentes da clase B que transporten máis de 36 pasaxeiros, os anteparos límite dos espazos da categoría especial estarán illados segundo se estipula para os espazos da categoría 11 na táboa 5.1 da regra II-2/B/5 e as cubertas que constitúen os límites horizontais, segundo se estipula para os espazos da categoría 11 na táboa 5.2 da regra II-2/B/5. Nos buques construídos a partir do 1 de xaneiro de 2018 que non transporten máis de 36 pasaxeiros, os anteparos límite dos espazos da categoría especial estarán illados segundo se estipula para os espazos da categoría 11 na táboa 5.1a da regra II-2/B/5 e as cubertas que constitúen os límites horizontais, segundo se estipula para os espazos da categoría 11 na táboa 5.2a da regra II-2/B/5.»

Tres. No capítulo III:

a) A táboa da regra III/2.6 substitúese polo texto seguinte:

«Espazos	B		C		D	
Número de persoas (N) Número de pasaxeiros (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Capacidade das embarcacións de supervivencia ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
– buques existentes	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
– buques novos	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Botes de rescate ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1
Espazos	B		C		D	
Número de persoas (N) Número de pasaxeiros (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Aros salvavidas ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Chalecos salvavidas ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Chalecos salvavidas para nenos ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Chalecos salvavidas para bebés ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Bengalas para sinais de socorro ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Aparellos lanzacabos ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	–	–
Transpondedores de radar	1	1	1	1	1	1
Aparellos radiotelefónicos bidireccionais de ondas métricas	3	3	3	3	3	2

(1) As embarcacións de supervivencia poden ser botes salvavidas ou balsas salvavidas, ou unha combinación de ambas, de conformidade coas disposicións da regra III/2.2. Cando estea xustificado

porque as viaxes se efectúen en augas abrigadas ou por unha área de operación con condicións climáticas favorables, tendo en conta as recomendacións da circular MSC/Circ. 1046 da OMI, a Administración do Estado de abandeiramento poderá aceptar, sempre que non se opoña o Estado membro de acollida:

a) balsas inchables reversibles abertas que non cumpran as prescricións das seccións 4.2 ou 4.3 do Código IDS, sempre e cando sexan completamente conformes coas prescricións do anexo 10 do Código de naves de gran velocidade de 1994 e, polo que respecta aos buques construídos o 1 de xaneiro de 2012 ou posteriormente, do anexo 11 do Código de naves de gran velocidade, 2000;

b) as balsas salvavidas que non cumpran as prescricións dos puntos 4.2.2.2.1 e 4.2.2.2.2 do Código IDS sobre illamento contra o frío do piso da balsa.

As balsas de supervivencia dos buques das clases B, C e D existentes cumprarán as pertinentes regras aplicables aos buques existentes do Convenio SOLAS, 1974, na súa versión emendada o 17 de marzo de 1998. Os buques de pasaxe de transbordo rodado cumprarán as prescricións da regra III/5-1, segundo proceda.

As balsas salvavidas prescritas pola táboa e os seus correspondentes dispositivos de posta en flotación, se procede, poderanse substituír por un ou varios sistemas de evacuación mariña de capacidade equivalente conformes coa sección 6.2 do Código IDS.

(2) Na medida do posible, as embarcacións de supervivencia estarán distribuídas uniformemente a ambas as bandas do buque.

(3) A capacidade total/agregada das embarcacións de supervivencia, incluídas as balsas salvavidas suplementarias, corresponderá ao prescrito na táboa anterior, é dicir, $1,10N = 110\%$ e $1,25N = 125\%$ do número total de persoas (N) que o buque está autorizado a transportar. Deberase transportar un número suficiente de embarcacións de supervivencia para garantir que, en caso de que unha das ditas embarcacións se perda ou se volva inservible, as demais basten para dar cabida ao número total de persoas que o buque estea certificado para transportar. Se non se cumpre o disposto na regra III/7.5 en materia de estiba, poderanse prescribir balsas salvavidas suplementarias.

(4) O número de botes salvavidas ou botes de rescate será suficiente para que, facendo posible que todas as persoas que poida haber a bordo abandonen o buque, non sexa necesario que cada bote salvavidas ou de rescate reúna máis de nove balsas.

(5) Os dispositivos de posta en flotación dos botes de rescate cumprarán as prescricións da regra III/10.

Os botes de rescate que cumpran as prescricións das seccións 4.5 ou 4.6 do Código IDS poderanse contabilizar na capacidade agregada de embarcacións de supervivencia especificada na táboa.

Un bote salvavidas poderase aceptar como bote de rescate coa condición de que cumpra, tanto o bote como os seus medios de posta en flotación e recuperación, as prescricións correspondentes aos botes de rescate.

Polo menos un dos botes de rescate dos buques de pasaxe de transbordo rodado será un bote de rescate rápido que cumpra coas prescricións da regra III/5-1.3.

Cando a Administración do Estado de abandeiramento considere que a instalación dun bote de rescate ou dun bote de rescate rápido a bordo dun buque sexa fisicamente imposible, o buque poderá quedar exento da obriga de levar tales botes, sempre e cando cumpra todas as prescricións seguintes:

a) a disposición do buque permite recuperar da auga unha persoa que precise auxilio;
b) a recuperación da persoa que precise auxilio pódese observar desde a ponte de navegación; e
c) o buque é o bastante manobrábel para aproximarse e recuperar persoas nas peores condicións que caiba prever.

(6) A cada banda do buque haberá, como mínimo, un aro salvavidas provisto dunha rabiza flotante dunha lonxitude igual, polo menos, ao dobre da altura á cal vaia estibado por riba da flotación correspondente ao calado mínimo en auga de mar ou a 30 m, se este valor é superior.

Os aros salvavidas irán provistos de sinais fumixenos de funcionamento automático e de artefactos luminosos de acendido automático e poderanse soltar rapidamente desde a ponte de navegación. Os aros salvavidas restantes irán provistos de artefactos luminosos de acendido automático, de acordo co disposto no punto 2.1.2 do Código IDS.

(7) As bengalas de socorro, que serán conformes coas prescricións da sección 3.1 do Código IDS, estibaránse na ponte de navegación ou na posición de goberno.

(8) Cada persoa que teña que traballar a bordo en zonas expostas irá provista dun chaleco salvavidas. Estes chalecos salvavidas poderánse contabilizar dentro do número total de chalecos salvavidas prescrito pola presente directiva.

(9) Proverase un número de chalecos salvavidas para nenos igual, polo menos, ao 10 % do total de pasaxeiros que vaian a bordo, ou un número maior se é necesario de modo que haxa un chaleco salvavidas para cada neno.

(10) Proverase un número de chalecos salvavidas para bebés igual, polo menos, ao 2,5 % do total de pasaxeiros que vaian a bordo, ou un número maior se é necesario de modo que haxa un chaleco salvavidas para cada bebé.

(11) Todos os buques levarán un número suficiente de chalecos salvavidas para as persoas encargadas da garda e para utilízalos nos postos de embarcacións de supervivencia afastados. Os chalecos salvavidas destinados ás persoas encargadas da garda estibaránse na ponte, na cámara de control de máquinas e en calquera outro posto que teña dotación de garda. Todos os buques de pasaxe

deberán observar as disposicións das notas 12 e 13 non máis tarde do primeiro recoñecemento periódico efectuado despois do 1 de xaneiro de 2012.

(12) Se os chalecos salvavidas provistos para adultos non están proxectados para persoas cun peso de ata 140 kg e un contorno de peito de ata 1 750 mm, proverase a bordo un número suficiente de accesorios adecuados para que poidan ser asegurados a tales persoas.

(13) En todos os buques de pasaxe de transbordo rodado, todos os chalecos salvavidas irán provistos dunha luz que cumpra o disposto no punto 2.2.3 do Código IDS. Todos os buques de pasaxe de transbordo rodado observarán as prescricións da regra III/5.5.2.

(14) Os buques de eslora inferior a 24 m non estarán obrigados a levar a bordo aparellos lanzacabos.»

b) Engádese a seguinte regra III/9/2.a:

«2ª Non máis tarde da primeira entrada en dique seco programada despois do 1 de xaneiro de 2018, nin tampouco máis tarde do 1 de xullo de 2019, os mecanismos de solta con carga de botes salvavidas que non sexan conformes co disposto nos parágrafos 4.4.7.6.4 a 4.4.7.6.6 do Código IDS substituiranse por equipamentos conformes co código (*).

(*) Remítase ás directrices para a avaliación e substitución dos sistemas de solta e recuperación dos botes salvavidas (MSC.1/Circ.1392)»

c) Engádese a seguinte regra III/10a:

«10a Rescate de persoas da auga

BUQUES DAS CLASES B, C E D CONSTRÚIDOS A PARTIR DO 1 DE XANEIRO DE 2018

1 Todos os buques terán plans e procedementos específicos para o rescate de persoas da auga, tendo en conta as directrices elaboradas pola OMI (*). Nos plans e procedementos indícarase o equipamento previsto para utilizarse con fins do rescate e as medidas que se deben adoptar para reducir ao mínimo os riscos ao persoal de a bordo que participa nas operacións de rescate. Os buques construídos antes do 1 de xaneiro de 2018 cumprarán esta prescrición como máis tarde cando se efectúe o primeiro recoñecemento periódico ou o primeiro recoñecemento de renovación do equipamento de seguridade.

2 Considerarase que os buques de pasaxe de transbordo rodado que se axustan ao disposto na regra III/5-1.4 cumpren a presente regra.

(*) Directrices para elaborar plans e procedementos para o rescate de persoas da auga (MSC.1/Circ. 1447).»;

d) Engádese a seguinte regra III/13.9:

«9 Os tripulantes que teñan responsabilidades en canto á entrada ou ao salvamento en espazos pechados participarán nun exercicio de entrada e salvamento nun espazo pechado, que se realizará a bordo do buque coa periodicidade establecida pola Administración, que será, como mínimo, anual.

1 Exercicios de entrada e salvamento en espazos pechados.

1. Os exercicios de entrada e salvamento en espazos pechados débense planear e realizar de maneira segura, tendo en conta, segundo proceda, as orientacións que figuran nas recomendacións elaboradas pola OMI (*).

2. Todo exercicio de entrada e salvamento nun espazo pechado incluirá:

1. comprobar e utilizar o equipamento de protección persoal prescrito para a entrada;

2. comprobar e utilizar o equipamento e os procedementos de comunicacións;

3. comprobar e utilizar instrumentos para medir a atmosfera en espazos cerrados;
4. comprobar e utilizar o equipamento e os procedementos de salvamento; e
5. as instrucións en técnicas de primeiros auxilios.

(*) Remítase ás recomendacións revisadas relativas á entrada en espazos pechados a bordo dos buques, adoptadas pola OMI mediante a Resolución A.1050(27).»

f) Engádesse a seguinte regra III/14:

«14 Anotacións (R 19.5)

BUQUES NOVOS E EXISTENTES DAS CLASES B, C E D:

1 Anotarase no diario de navegación que prescriba a Administración as datas en que se pase revista e os pormenores dos exercicios de abandono da nave e de loita contra incendios, dos exercicios con outros dispositivos de salvamento, dos exercicios de entrada e salvamento en espazos cerrados e da formación impartida a bordo. Se non se efectúa na súa totalidade unha revista, un exercicio ou unha sesión de formación no momento fixado, farase constar isto no diario de navegación e indicaranse as circunstancias que concorreron e a parte da revista, o exercicio ou a sesión de formación que se levou a cabo.»

Disposición derogatoria. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan, contraveñan ou resulten incompatibles co disposto nesta orde.

Disposición derradeira primeira. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante esta orde incorpórase ao noso ordenamento interno a Directiva (UE) 2016/844 da Comisión, pola que se modifica a Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeo e do Consello sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe.

Disposición derradeira segunda. *Título competencial.*

Esta orde dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.20.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de mariña mercante.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor o 30 de xuño de 2017.

Madrid, 21 de abril de 2017.—O ministro de Fomento, Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz.