

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

15972 *Real decreto 596/2019, do 18 de outubro, polo que se modifica 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.*

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 interno español a Directiva 98/18/CE do Consello, do 17 de marzo, 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 sucesivamente modificada por outras posteriores, entre as cales cabe citar a Directiva 2002/25/CE da Comisión, do 5 de marzo, a Directiva 2003/24/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de abril, e a Directiva 2003/75/CE da Comisión, do 29 de xullo, que se incorporaron ao ordenamento xurídico español mediante os correspondentes reais decretos de modificación parcial do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo.

O 6 de maio de 2009 o Parlamento Europeo e o Consello aprobaron a Directiva 2009/45/CE sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe, como versión refundida de todas as anteriores, e que derogou a Directiva 98/18/CE do Consello, do 17 de marzo.

A última actualización da Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de maio, produciuse coa aprobación da Directiva (UE) 2017/2108 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de novembro de 2017, pola que se modifica a Directiva 2009/45/CE sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe.

Este real decreto ten por finalidade incorporar ao ordenamento nacional a Directiva 2017/2108 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de novembro, introducindo as correspondentes modificacións ao Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo.

Entre as novidades máis importantes que se van introducir na dita norma pódense destacar as seguintes: en primeiro termo, exclúense do ámbito de aplicación do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, algúns tipos de buques, tales como as embarcacións auxiliares, os barcos de vela e os buques que transporten persoal especializado que non se dedique ás actividades mercantís propias do buque.

Por outra parte, lévase a cabo unha regulación transitoria para os buques de aluminio, tendo en conta as súas especiais características e as consecuencias gravosas que suporía a aplicación plena do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, a tales buques.

Así mesmo, a experiencia demostrou que resulta máis razoable a exclusión dos buques de pasaxe de menos de 24 metros da aplicación do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, por considerarse un tanto desproporcionado aplicarlles os requirimentos e exixencias que están deseñados e concibidos para os buques de pasaxe de maior eslora e tendo en conta, ademais, que estes buques menores de 24 metros se fabrican principalmente con materiais distintos ao aceiro.

Para maior abastanza, considerouse máis operativo simplificar e racionalizar as definicións das zonas marítimas do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, e suprimir os criterios redundantes ou inadecuados.

Ademais, valórase especialmente nesta normativa o factor humano como clave da seguridade marítima, polo que se toman en consideración os estreitos vínculos existentes entre a seguridade da navegación, a vida a bordo do buque, as condicións de traballo nel e a formación da tripulación.

Artículanse tamén algunhas outras medidas técnicas e xurídicas de menor calado para pór ao día algúns aspectos complementarios da Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de maio.

Por último, debe precisarse que a incorporación ao ordenamento xurídico español da Directiva 2017/2108 (UE) mediante este real decreto se axusta aos criterios de necesidade, eficiencia, proporcionalidade, seguridade xurídica e transparencia que integran os principios de boa regulación previstos no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas.

En efecto, preténdese incorporar ao ordenamento xurídico español unha directiva, ao que España está obrigada en virtude da súa pertenza á Unión Europea e da conseguinte asunción do acervo comunitario. A transposición mediante norma regulamentaria con rango de real decreto obedece ao feito de que existe lei formal habilitante –a disposición derradeira segunda, número 1, do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011–, así como que non hai normas internas españolas de rango superior ao de real decreto que se puidesen ver afectadas pola directiva e que se pretende, precisamente, modificar un real decreto.

O presente real decreto dítase ao abeiro das competencias exclusivas atribuídas ao Estado polo artigo 149.1.20.^a da Constitución española en materia de mariña mercante.

As anteriores consideracións implican o cumprimento dos criterios de necesidade, eficiencia e proporcionalidade.

No procedemento de elaboración da norma seguíronse os trámites legalmente establecidos e realizáronse a preceptiva consulta previa e o trámite de audiencia aos cidadáns.

A aprobación deste real decreto pódese encadrar no suposto xeral previsto no artigo 24.3 da Lei 50/1997, do 27 de decembro, do Goberno, relativo ás potestades do Goberno en funcións, por tratarse dunha regulamentación de carácter eminentemente técnico, de cuxas prescricións non se infire o condicionamento das orientacións políticas que poida adoptar o próximo Goberno con plenos poderes. Pola súa vez, de acordo co obxecto da norma, concorren razóns de interese xeral, tanto por incorporar ao ordenamento xurídico español unha directiva comunitaria europea como polo feito de que a súa aprobación implicará unha mellora na seguridade na navegación marítima.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 18 de outubro de 2019,

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 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, queda modificado como segue:

Un. O artigo 2 terá a seguinte redacción:

«Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto aplicarase aos buques de pasaxe novos ou existentes, de eslora igual ou superior a 24 metros, así como ás naves de pasaxe de gran velocidade, calquera que sexa o pavillón que enarboren, que realicen viaxes nacionais desde ou entre portos españois.

2. Quedan excluídos do ámbito de aplicación deste real decreto os seguintes buques de pasaxe ou naves de pasaxe de gran velocidade:

a) Os buques afectos ao servizo da defensa nacional.

- b) Os buques que carezan de medios de propulsión propios.
- c) Os buques construídos con materiais distintos do aceiro ou equivalente e non recollidos nas normas relativas ás naves de gran velocidade, Resolucións MSC. 36 (63) ou MSC.97 (73), do Comité de Seguridade Marítima da Organización Marítima Internacional (OMI), ou naves de sustentación dinámica [Resolución A.373 (X)], da mesma organización.
- d) Os buques de madeira e de construción primitiva.
- e) Os buques ou embarcacións de recreo.
- f) Os buques utilizados exclusivamente en zonas portuarias.
- g) Os buques ou embarcacións de vela.
- h) Os buques tradicionais.
- i) Os buques de servizo para instalacións en mar aberto ou embarcacións auxiliares.
- j) As naves de pasaxe de gran velocidade cando sexan utilizadas exclusivamente en zonas portuarias ou que sexan buques de servizo para instalacións en mar aberto.»

Dous. O artigo 3 quedará redactado como segue:

«Artigo 3. *Definicións.*

Para os efectos do disposto neste real decreto enténdese por:

a) “Convenios internacionais”: os convenios seguintes, incluídos os seus protocolos e modificacións, é dicir, nas súas versións actualizadas:

- 1.º) O Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar de 1974 (Convenio SOLAS de 1974), e
- 2.º) O Convenio internacional sobre liñas de carga de 1966.

b) “Código de estabilidade sen avaría”: o Código de estabilidade sen avaría para todos os tipos de buques rexidos polos instrumentos da OMI contido na Resolución A.749 (18), do 4 de novembro de 1993, ou o Código Internacional de estabilidade sen avaría, 2008, contido na Resolución MSC.267 (85) da OMI, do 4 de decembro de 2008, nas súas versións actualizadas.

c) “Código de naves de gran velocidade”: o Código internacional de seguridade para as naves de gran velocidade contido na Resolución MSC. 36(63) da OMI do 20 de maio de 1994 ou o Código internacional de seguridade para naves de gran velocidade de 2000 (Código NGV 2000), contido na Resolución MSC.97(73) da OMI de decembro de 2000, na súa forma emendada.

d) “SMSSM”: o Sistema mundial de socorro e seguridade marítimos, tal como figura no capítulo IV do Convenio SOLAS de 1974, na súa versión vixente.

e) “Buque de pasaxe”: buque mercante que transporte máis de 12 pasaxeiros.

f) “Buque de pasaxe de transbordo rodado”: un buque que transporta máis de 12 pasaxeiros e que conta con espazos para carga de transporte rodado ou ben espazos de categoría especial segundo a definición dada pola regra II-2/A/2 que se recolle no anexo I.

g) “Nave de pasaxe de gran velocidade”: a nave de gran velocidade definida na regra 1 do capítulo X do Convenio SOLAS de 1974, na súa versión vixente, que transporte máis de 12 pasaxeiros. Non se considerarán naves de pasaxe de gran velocidade aqueles buques de pasaxe que realicen travesías nacionais en zonas marítimas de clase B, C ou D, cando concorran as seguintes circunstancias:

- 1.º) O seu desprazamento correspondente á flotación de proxecto sexa inferior a 500 m³.

2.º) A súa velocidade máxima, tal e como se define no punto 1.4.30 do Código de naves de gran velocidade, 1994, e na regra 1.4.38 do Código de naves de gran velocidade, 2000, non supere os 20 nós.

h) “Buque novo”: buque de pasaxe cuxa quilla estea colocada ou se encontre nunha fase de construción equivalente con posterioridade ao 30 de xuño de 1998.

Enténdese que un buque se encontra en fase de construción equivalente cando:

1.º) se iniciou a construción identificable como propia dun buque concreto, ou

2.º) comezou a montaxe do buque que supoña a utilización de non menos de 50 toneladas do total estimado do material estrutural, ou un 1 por 100 do dito total, se este segundo valor é menor.

i) “Buque existente”: buque que non sexa novo conforme o previsto na letra anterior.

j) “Antigüidade”: a antigüidade dun buque, expresada no número de anos transcorridos desde a data da súa entrega.

k) “Reparacións, alteracións e modificacións de importancia”: algunha das accións seguintes:

1.º) Todo cambio que altere considerablemente as dimensións do buque, como a súa prolongación mediante a adición dun corpo intermedio.

2.º) Todo cambio que altere considerablemente a capacidade de carga de pasaxeiros dun buque, como converter a cuberta para vehículos en aloxamento para pasaxeiros.

3.º) Todo cambio que incremente considerablemente a vida de servizo do buque, como renovar o aloxamento de pasaxeiros en toda unha cuberta,

4.º) Toda conversión de calquera tipo de buque en buque de pasaxe.

l) “Pasaxeiros”: as persoas que vaian a bordo dun buque, excepto os nenos menores dun ano, o capitán e os membros da tripulación, así como as persoas empregadas ou ocupadas a bordo do buque en calquera función que estea relacionada coas actividades deste.

m) “Eslora do buque”: considérase eslora do buque, a menos que expresamente se indique o contrario, o 96 por 100 da lonxitude total dunha flotación situada ao 85 por 100 do menor puntal de trazado medido desde o canto superior da quilla, ou a lonxitude desde a cara de proa ao eixe da mecha do temón ao longo da dita flotación, se esta última medida for maior. Nos buques de quilla inclinada, a flotación sobre a cal se mida a dita lonxitude debe ser paralela á flotación de proxecto.

n) “Altura de proa”: é a que se define na regra 39 do Convenio internacional sobre liñas de máxima carga de 1966.

o) “Buque con cuberta completa”: o buque provisto dunha cuberta completa, exposta á intemperie e ao mar, dotada de medios permanentes de peche de todas as aberturas na súa parte exposta á intemperie e por debaixo da cal todas as aberturas existentes nos costados do buque están provistas, como mínimo, de medios permanentes de peche estancos á intemperie.

A cuberta completa pode ser unha cuberta estanca á auga ou ben unha estrutura equivalente composta por unha cuberta non estanca á auga protexida integramente por unha estrutura estanca á intemperie de resistencia adecuada para manter esa estanquidade e dotada de dispositivos que permitan cerrar as aberturas de maneira estanca á intemperie.

p) “Zonas marítimas”: as zonas definidas de conformidade co establecido no artigo 4.

Non obstante, e para efectos de aplicación das disposicións en materia de radiocomunicacións, consideraranse como zonas marítimas as definidas na regra 2 do capítulo IV do Convenio SOLAS de 1974.

q) “Lugar de abrigo”: toda zona protexida natural ou artificialmente en que se poida refuxiar un buque ou nave en caso de perigo.

r) “Organización recoñecida”: unha organización recoñecida de acordo co 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.

s) “Organización recoñecida”: unha organización recoñecida de conformidade co Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeo e do Consello.

t) “Altura característica das ondas”: a altura media do terzo das ondas de maior altura observadas durante un período determinado.

u) “Viaxe nacional”: toda viaxe por augas marítimas entre un porto dun Estado membro da Unión Europea e o mesmo porto ou outro porto situado no mesmo Estado membro da Unión Europea.

v) “Zona portuaria”: o espazo marítimo que abrangue as zonas de servizos dos portos situados no litoral español, determinadas de acordo co texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, ou pola normativa correspondente das comunidades autónomas sobre a materia.

w) “Estado reitor do porto”: o Estado membro en cuxo territorio se encontren o porto ou os portos entre os cales efectúa unha travesía nacional un buque ou nave que enarborá o pavillón doutro Estado membro.

x) “Persoa con mobilidade reducida”: calquera persoa que teña dificultades particulares para utilizar os transportes públicos, incluídas as persoas de idade avanzada, as persoas con discapacidade, as persoas que sufran discapacidades sensoriais, as persoas en cadeira de rodas, as mulleres embarazadas e as persoas que acompañen nenos de curta idade.

z) “Barco ou embarcación de vela”: todo buque impulsado por velas, mesmo cando estea equipado con propulsión mecánica para fins auxiliares e de emerxencia.

z bis) “Material equivalente”: aliaxe de aluminio ou de calquera outro material incombustible que, por si ou debido ao illamento de que vaia provisto, mantén unhas propiedades estruturais e de integridade equivalentes ás do aceiro despois da superación pertinente do ensaio estándar de exposición ao lume.

z ter) “Ensaio estándar de exposición ao lume”: aquel en que unhas mostras dos anteparos ou cubertas obxecto do ensaio se someten nun forno de probas a temperaturas que corresponden aproximadamente ás da curva estándar tempo-temperatura, de conformidade co método de proba especificado no Código internacional para a aplicación de procedementos de ensaio de exposición ao lume, recollido na Resolución MSC.307(88) da OMI, do 3 de decembro de 2010, na súa versión actualizada.

z quáter) “Buques tradicionais”: toda clase de buques de pasaxe históricos deseñados antes de 1965, e as súas réplicas, construídos predominantemente cos materiais orixinais, así como os deseñados para fomentar e promover os oficios tradicionais e a náutica, que serven como monumentos culturais vivos, manobrados consonte os principios da náutica e a técnica tradicionais.

z quinquies) “Buque ou embarcación de recreo”: un buque ou unha embarcación que non se utilice con fins comerciais, con independencia do seu medio de propulsión.

z sexties) “Embarcación auxiliar”: toda embarcación transportada nun buque para trasladar máis de doce pasaxeiros desde un buque de pasaxe amarrado a porto e viceversa.

z septies) “Buque de servizo para instalacións en mar aberto”: todo buque utilizado para transportar e aloxar persoal dunha actividade industrial que non traballe a bordo e que non sexa esencial para a actividade do buque.

z octies) “Nave de servizo para instalacións en mar aberto”: toda nave utilizada para transportar e aloxar persoal dunha actividade industrial que non traballe a bordo e que non sexa esencial para a actividade económica da nave.»

Tres. O artigo 4 quedará redactado do seguinte modo:

«Artigo 4. *Clasificación das zonas marítimas e clases de buques de pasaxe.*

1. As zonas marítimas divídense nas seguintes categorías:

Zona A: zona marítima situada fóra das zonas B, C e D.

Zona B: zona marítima cuxas coordenadas xeográficas non estean a máis de 20 millas da liña da costa contadas á altura media da marea e que estea situada fóra das zonas C e D.

Zona C: zona marítima cuxas coordenadas xeográficas non estean a máis de 5 millas da liña da costa contadas á altura media da marea, pero que estea situada fóra da zona D, se a houber, e na cal, ademais, a probabilidade de que se supere unha altura característica das ondas de 2,5 metros debe ser inferior ao 10% nun período dun ano se o buque se vai utilizar todo o ano ou nun período determinado se vai prestar un servizo estacional como, por exemplo, no verán.

Zona D: zona marítima cuxas coordenadas xeográficas non estean situadas a máis de 3 millas da liña da costa contadas á altura media da marea e na cal, ademais, a probabilidade de que se supere unha altura característica das ondas de 1,5 metros debe ser inferior ao 10% nun período dun ano se o buque se vai utilizar todo o ano, ou nun período determinado se vai prestar un servizo estacional como, por exemplo, no verán.

2. A Dirección Xeral da Mariña Mercante:

a) Establecerá e actualizará, cando sexa necesario, unha lista de zonas marítimas baixo a súa xurisdición.

b) Determinará o límite interior da zona marítima máis próximo á liña de costa española;

c) Publicará a lista nunha base de datos pública que se poderá consultar no sitio da internet do Ministerio de Fomento <https://www.fomento.es>

3. Os buques de pasaxe divíranse nas clases seguintes, segundo as zonas en que poidan navegar:

Clase A: buques de pasaxe que realizan travesías nacionais por zonas A, B, C e D.

Clase B: buques de pasaxe que realizan travesías nacionais por zonas B, C e D.

Clase C: buques de pasaxe que realizan travesías nacionais por zonas C e D.

Clase D: buques de pasaxe que realizan travesías nacionais pola zona D.

4. Para as naves de pasaxe de gran velocidade serán de aplicación as categorías definidas no capítulo 1, números 1.4.10 e 1.4.11, do Código de naves de gran velocidade de 1994, ou no capítulo 1, números 1.4.12 e 1.4.13, do Código de naves de gran velocidade de 2000.»

Catro. O artigo 5 quedará redactado como segue:

«Artigo 5. *Equipamentos mariños.*

Todo equipamento mariño que cumpra os requisitos establecidos no Real decreto 701/2016, do 23 de decembro, polo que se regulan os requisitos que deben cumprir os equipamentos mariños destinados a seren embarcados nos buques, se considera conforme co disposto neste real decreto.»

Cinco. O artigo 6 terá a seguinte redacción:

«Artigo 6. *Prescricións de seguridade dos buques de pasaxe novos e existentes.*

1. Os buques de pasaxe, novos e existentes, de calquera clase, deberán cumprir as seguintes medidas de seguridade:

a) O casco, a maquinaria principal e auxiliar e as instalacións eléctricas e automáticas construíranse e manteranse de acordo coas normas especificadas para a súa respectiva clasificación nas disposicións ditadas por unha organización recoñecida ou outras equivalentes que utilice a Administración marítima, de acordo co previsto no Real decreto 877/2011, do 24 de xuño, sobre regras e estándares comúns para as organizacións de inspección e recoñecemento de buques e actividades correspondentes á Administración marítima.

b) Aplicarase o disposto nos capítulos IV, V e VI do Convenio SOLAS de 1974, no que respecta ao Sistema mundial de socorro e seguridade marítima (SMSSM).

c) Aos aparellos náuticos seralles de aplicación o disposto nas regras 17, 18, 19, 20 e 21 do capítulo V do Convenio SOLAS, 1974, na súa versión vixente. Os aparellos náuticos de a bordo enumerados no anexo do Regulamento de execución (UE) 2017/306 da Comisión, do 6 de febreiro de 2017, polo que se indican os requisitos de deseño, construción e rendemento e as normas de ensaio para equipamentos mariños, considéranse conformes coas prescricións para a aprobación da regra 18.1 do capítulo V do Convenio SOLAS, 1974.

2. As reparacións, cambios e modificacións de importancia en buques novos e existentes, así como nos seus correspondentes equipamentos, cumpriran as prescricións relativas aos buques novos que se establecen no artigo 7.1.a), sempre tendo en conta que os cambios destinados exclusivamente a mellorar a flotabilidade non se consideran modificacións de importancia.»

Seis. O artigo 6. bis.1 terá a seguinte redacción:

«1. Os buques de pasaxe de transbordo rodado da clase C cuxas quillas estivesen colocadas a partir do 1 de outubro de 2004 ou que se encontrasen nunha fase similar de construción a partir do 1 de outubro de 2004 e todos os buques de pasaxe de transbordo rodado das clases A e B cumpriran o disposto nos artigos 5, 7 e 8 do Real decreto 1861/2004, do 6 de setembro, sobre as prescricións específicas de estabilidade aplicables aos buques de pasaxe de transbordo rodado.»

Sete. Suprímese o número 2 do artigo 6 bis.

Oito. Suprímese o parágrafo segundo do número 3 do artigo 6 ter.

Nove. No artigo 7.2 (Prescricións do Convenio de liñas de carga) suprímese a letra b).

Dez. A actual letra c) do artigo 7.2 pasa a ser a b), coa seguinte redacción:

«b) Os buques de pasaxe novos das clases A, B, C e D disporán dunha cuberta completa.

Non obstante o disposto na letra a), os buques de pasaxe novos da clase D quedan exentos do requisito de “altura mínima de proa” establecido no Convenio internacional sobre liñas de carga de 1966.»

Once. O número 3 do artigo 8 terá a seguinte redacción:

«3. Os buques de pasaxe existentes de clases C e D cumpriran as prescricións que lles correspondan das establecidas neste regulamento e o capítulo III do seu anexo I. Tamén deberán cumprir coas normas que estableza a Administración do Estado de abandeiramento, nos aspectos non previstos neste regulamento. Estas últimas normas deberán garantir un nivel de seguridade equivalente ao que se prevé

nos capítulos II-1 e II-2 do anexo I, tendo en conta, para iso, as condicións operativas locais específicas das zonas marítimas en que as citadas clases de buques están autorizadas a operar.

Para que os buques de pasaxe existentes das clases C e D poidan realizar viaxes nacionais regulares noutro Estado reitor do porto, a Administración do Estado de abandeiramento deberá obter previamente o acordo do citado Estado reitor do porto con respecto ás ditas normas.

Cando a citada viaxe nacional se realice desde ou entre portos españois, requirirase a aprobación previa da Dirección Xeral da Mariña Mercante sobre as mencionadas normas.»

Doce. Suprímense os números 4 e 5 do artigo 8.

Trece. O artigo 9.1.c) terá a seguinte redacción:

«c) Cumpran integramente as prescricións do Código de seguridade para naves de sustentación dinámica (Código NSD) contido na Resolución A. 373 (10) da OMI, na súa versión actualizada:»

Catorce. No artigo 9.3 onde di: «... consonte a disposición adicional primeira do Real decreto 2662/1998, do 11 de decembro, sobre regras...» debe dicir: «... segundo o establecido na disposición adicional primeira do Real decreto 877/2011, do 21 de xuño, sobre regras...»

Quince. O artigo 10.2 terá a seguinte redacción:

«2. O Ministerio de Fomento poderá adoptar, seguindo os procedementos establecidos no artigo 9 da Directiva 2009/45/CE –na súa versión modificada polo artigo 1. 8). b) da Directiva 2017/2108–, disposicións equivalentes a determinados requisitos específicos deste real decreto, sempre que sexan, ao menos, tan eficaces como tales requisitos.»

Dezaseis. Introdúcense as seguintes modificacións no artigo 11.

«a) No número 1 onde di: “Buques de pasaxe novos” debe dicir: “Buques de pasaxe novos e existentes”.

b) Suprímese o número 2 e os actuais números 3, 4, 5, e 6 pasan a reenumerarse como 2, 3, 4 e 5.

c) No novo número 4 onde di: “... o artigo 86.5 da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante”, debe dicir: “... o artigo 263.e) do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro (BOE do 26 de marzo de 2012)”.

Dezasete. O artigo 12 terá a seguinte redacción:

«Artigo 12. *Certificados.*

1. Todos os buques de pasaxe novos e existentes deberán ir provistos dun certificado de seguridade para buque de pasaxe de conformidade con este real decreto.

Este certificado axustarase ao modelo que figura no anexo II e será expedido pola Administración do Estado de abandeiramento, unha vez realizado o recoñecemento inicial con resultado satisfactorio, consonte o disposto no número 1.a) do artigo 11.

2. O certificado de seguridade para buque de pasaxe terá un período máximo de validez de doce meses e a Administración do Estado de abandeiramento ou, de ser o caso, a Dirección Xeral da Mariña Mercante poderá prorrogar a súa validez por un período adicional dun mes.

Cando se conceda unha prórroga ao certificado sinalado, tal prórroga empezará a contar a partir da data de caducidade do certificado.

O certificado de seguridade para buque de pasaxe renovarase unha vez que se realizasen con resultado satisfactorio os recoñecementos periódicos previstos nos números 1.b) e 2.b) do artigo 11, respectivamente.

3. En canto ás naves de pasaxe de gran velocidade que cumpran as prescricións do Código de naves desta clase, deberán ir provistas dun certificado de seguridade e dun permiso de explotación de naves de gran velocidade. A Administración do Estado de abandeiramento expedirá os ditos certificados de seguridade e permisos de explotación consonte o disposto no Código de naves de gran velocidade.

No referente ás naves de gran velocidade que cumpren co Código de sustentación dinámica (Código CSD), deberán ir provistas dun certificado CSD de construción e equipo, así como un permiso CSD para operar. A Administración do Estado de abandeiramento expedirá tales certificado e permiso CSD.

A Dirección Xeral da Mariña Mercante, antes de expedir o permiso de explotación ás naves españolas de pasaxe de gran velocidade que vaian realizar travesías nacionais nun Estado reitor do porto, porase de acordo coas autoridades competentes deste Estado sobre as condicións operacionais aplicables relacionadas coa explotación destas no dito Estado. A Dirección Xeral da Mariña Mercante fará constar no permiso de explotación todas esas condicións.

4. As medidas adicionais de seguridade, as equivalencias e as exencións concedidas a un buque ou nave de conformidade co disposto nos números 1, 2 e 3 do artigo 10 faranse constar no certificado do buque ou da nave.

5. O Estado español recoñecerá o certificado de seguridade e o permiso de utilización para naves de gran velocidade expedidos por outro Estado membro da Unión Europea a naves de pasaxe de gran velocidade que realicen viaxes nacionais, e o certificado de seguridade para buques de pasaxe a que se refire este artigo expedido por outro Estado membro a buques de pasaxe que realicen viaxes nacionais.

Cando estes certificados ou permisos sexan expedidos por Estados non membros da Unión Europea, poderán ser recoñecidos logo de aprobación da súa conformidade pola Dirección Xeral da Mariña Mercante.»

Dezaoito. O artigo 13 terá a seguinte redacción:

«Artigo 13. *Réxime sancionador.*

1. O incumprimento polos buques de pasaxe incluídos no ámbito de aplicación do presente real decreto das prescricións de seguridade establecidas nel, cando ocasionen accidentes con danos para as persoas, constituirá unha infracción administrativa moi grave, de conformidade co disposto no artigo 308.2.g) do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.

2. Constitúe, así mesmo, infracción administrativa moi grave, de conformidade co disposto no artigo 308.2.a) do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, a navegación sen que o buque reúna as debidas condicións de navegabilidade, previstas neste real decreto, facendo perigar a súa seguridade.

3. Constitúen infraccións administrativas graves, de conformidade co artigo 307.2.k) e ñ) do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, as seguintes condutas:

a) O incumprimento polos navieiros, capitáns e patróns das normas sobre recoñecementos e certificacións do buque e os seus elementos.

b) As accións ou omisións que poñan en perigo a seguridade do buque ou da navegación.»

Dezanove. Créase unha disposición transitoria co seguinte teor:

«Disposición transitoria. *Buques construídos con materiais equivalentes.*

Os buques construídos nun material equivalente con anterioridade ao 20 de decembro de 2017 deberán cumprir as prescricións deste real decreto antes do 22 de decembro de 2025.»

Vinte. Introdúcense os seguintes cambios no anexo I:

a) No capítulo II-2, parte A, punto 13.1 o parágrafo primeiro substitúese polo texto seguinte:

«En todos os buques haberá expostos permanentemente, para orientación dos oficiais, planos de disposición xeral que mostren claramente respecto de cada cuberta os postos de control, as distintas seccións de contención de incendios limitadas por divisións de clase "A", as seccións limitadas por divisións de clase «B» e detalles acerca dos sistemas de detección de incendios e de alarma contra incendios, instalación de difusores de auga, dispositivos extintores, medios de acceso aos distintos compartimentos, cubertas, etc., e o sistema de ventilación, con detalles acerca da localización dos mandos dos ventiladores e a das válvulas de bolboreta, así como os números de identificación dos ventiladores que haxa ao servizo de cada sección. Ou ben, se a Administración o xulga oportuno, os pormenores que anteceden poderán figurar nun folleto do cal se facilitará un exemplar a cada oficial e do que sempre haberá un exemplar a bordo nun sitio accesible. Os planos e folletos manteranse ao día, e calquera cambio que se produza anotarase neles tan axiña como sexa posible. A exposición contida nos ditos planos e folletos irá no idioma oficial do Estado de abandeiramento. Se ese idioma non é o inglés nin o francés, xuntarase unha tradución para un destes dous idiomas. Cando o buque realice travesías nacionais noutro Estado membro, xuntarase unha tradución para o idioma oficial do Estado reitor do porto, en caso de que este idioma non sexa nin o inglés nin o francés.»

b) No capítulo III, epígrafe 2, nota 1 do cadro, primeiro parágrafo, a parte introdutoria substitúese polo texto seguinte:

«As embarcacións de supervivencia poden ser botes salvavidas ou balsas salvavidas, ou unha combinación de ambas, conforme o disposto na regra III/2.2. Cando as travesías se efectúen por augas abrigadas ou en 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 reitor do porto.»

Disposición derogatoria. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Facultade de desenvolvemento.*

Autorízase o ministro de Fomento para ditar cantas disposicións resulten necesarias para o desenvolvemento e a aplicación deste real decreto.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación do dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao noso ordenamento interno a Directiva (UE) 2017/2108 do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se modifica a Directiva 2009/45/CE sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día 21 de decembro de 2019.

Dado en Oviedo o 18 de outubro de 2019.

FELIPE R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO