

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

**15972** *Real Decreto 596/2019, de 18 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.*

El Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles incorporó al ordenamiento interno español la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, que estableció para todos los Estados miembros de la Unión Europea criterios uniformes de seguridad para los buques de pasaje que realicen servicios entre puertos nacionales, cualquiera que sea la bandera que enarbolan.

La citada directiva ha sido sucesivamente modificada por otras posteriores, entre las que cabe citar la Directiva 2002/25/CE de la Comisión, de 5 de marzo, la Directiva 2003/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril y la Directiva 2003/75/CE, de la Comisión de 29 de julio, que se han incorporado al ordenamiento jurídico español por los correspondientes reales decretos de modificación parcial del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio.

El 6 de mayo de 2009 se aprobó, por el Parlamento Europeo y el Consejo, la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, como versión refundida de todas las anteriores, y que derogó la Directiva 98/18/CE Consejo, de 17 de marzo.

La última actualización de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 6 de mayo, se ha producido con la aprobación de la Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Este real decreto tiene por finalidad incorporar al ordenamiento nacional la Directiva 2017/2108, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre, introduciendo las correspondientes modificaciones al Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio.

Entre las novedades más importantes que se van a introducir en dicha norma se pueden destacar las siguientes: en primer término, se excluyen del ámbito de aplicación del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, algunos tipos de buques, tales como las embarcaciones auxiliares, los barcos de vela y los buques que transporten a personal especializado que no se dedique a las actividades mercantiles propias del buque.

Por otra parte, se lleva a cabo una regulación transitoria para los buques de aluminio, habida cuenta de las especiales características de los mismos y de las consecuencias gravosas que supondría la aplicación plena del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, a dichos buques.

Asimismo, la experiencia ha demostrado que resulta más razonable la exclusión de los buques de pasaje de menos de 24 metros de la aplicación del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, por considerarse un tanto desproporcionado aplicar a los mismos los requerimientos y exigencias que están diseñados y concebidos para los buques de pasaje de mayor eslora y teniendo en cuenta, además, que estos buques menores de 24 metros se fabrican principalmente con materiales distintos al acero.

A mayor abundamiento, se ha considerado más operativo simplificar y racionalizar las definiciones de las zonas marítimas del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, suprimiéndose los criterios redundantes o inadecuados.

Además, se valora especialmente en esta normativa el factor humano como clave de la seguridad marítima, por lo que se toman en consideración los estrechos vínculos existentes entre la seguridad de la navegación, la vida a bordo del buque, las condiciones de trabajo en el mismo y la formación de la tripulación.

Se articulan también algunas otras medidas técnicas y jurídicas de menor calado para poner al día algunos aspectos complementarios de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 6 de mayo.

Por último, debe precisarse que la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2017/2108 (UE) mediante este real decreto se ajusta a los criterios de necesidad, eficiencia, proporcionalidad, seguridad jurídica y transparencia que integran los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En efecto, se pretende incorporar al ordenamiento jurídico español una directiva, a lo que España está obligada en virtud de su pertenencia a la Unión Europea y de la consiguiente asunción del acervo comunitario. La transposición mediante norma reglamentaria con rango de real decreto obedece al hecho de que existe ley formal habilitante –la disposición final segunda, apartado 1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011–, así como que no hay normas internas españolas de rango superior al de real decreto que pudiesen verse afectadas por la directiva y que se pretende, precisamente, modificar un real decreto.

El presente real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas atribuidas al Estado por el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución española en materia de marina mercante.

Las anteriores consideraciones conllevan el cumplimiento de los criterios de necesidad, eficiencia y proporcionalidad.

En el procedimiento de elaboración de la norma se han seguido los trámites legalmente establecidos y se ha sustanciado la preceptiva consulta previa y el trámite de audiencia a los ciudadanos.

La aprobación de este real decreto puede encuadrarse en el supuesto general previsto en el artículo 24.3 de la Ley 50/1997, de 27 de diciembre, del Gobierno, relativo a las potestades del Gobierno en funciones, por tratarse de una reglamentación de carácter eminentemente técnico, de cuyas prescripciones no es inferible el condicionamiento de las orientaciones políticas que pueda adoptar el próximo Gobierno con plenos poderes. A su vez, de acuerdo con el objeto de la norma, concurren razones de interés general, tanto por incorporar al ordenamiento jurídico español una Directiva comunitaria europea como por el hecho de que su aprobación implicará una mejora en la seguridad en la navegación marítima.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de octubre de 2019,

DISPONGO:

**Artículo único.** *Modificación del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.*

El Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 2 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a los buques de pasaje nuevos o existentes, de eslora igual o superior a 24 metros, así como a las naves de pasaje de gran velocidad, cualquiera que sea el pabellón que enarboles, que realicen viajes nacionales desde o entre puertos españoles.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto los siguientes buques de pasaje o naves de pasaje de gran velocidad:

- a) Los buques afectos al servicio de la defensa nacional.
- b) Los buques que carezcan de medios de propulsión propios.
- c) Los buques contruidos con materiales distintos del acero o equivalente y no contemplados en las normas relativas a las naves de gran velocidad, Resoluciones MSC. 36 (63) o MSC.97 (73), del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) o naves de sustentación dinámica [Resolución A.373 (X)], de la misma organización.
- d) Los buques de madera y de construcción primitiva.
- e) Los buques o embarcaciones de recreo.
- f) Los buques utilizados exclusivamente en zonas portuarias.
- g) Los buques o embarcaciones de vela.
- h) Los buques tradicionales.
- i) Los buques de servicio para instalaciones en alta mar o embarcaciones auxiliares.
- j) Las naves de pasaje de gran velocidad cuando sean utilizados exclusivamente en zonas portuarias o que sean buques de servicio para instalaciones en alta mar».

Dos. El artículo 3 quedará redactado como sigue:

«Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de lo dispuesto en este real decreto se entiende por:

«a) “Convenios internacionales”: los convenios siguientes, incluidos sus protocolos y modificaciones, es decir, en sus versiones actualizadas:

1.º) El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (Convenio SOLAS de 1974), y

2.º) El Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1966.

b) “Código de estabilidad sin avería”: el Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI contenido en la Resolución A.749 (18), de 4 de noviembre de 1993, o el Código Internacional de estabilidad sin avería, 2008, contenido en la Resolución MSC.267 (85) de la OMI, de 4 de diciembre de 2008, en sus versiones actualizadas.

c) “Código de naves de gran velocidad”: el Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad contenido en la Resolución MSC. 36(63) de la OMI de 20 de mayo de 1994 o el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad de 2000 (Código NGV 2000), contenido en la Resolución MSC.97(73) de la OMI de diciembre de 2000, en su forma enmendada.

d) “SMSSM”: el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, tal como figura en el capítulo IV del Convenio SOLAS de 1974, en su versión vigente.

e) “Buque de pasaje”: buque mercante que transporte más de 12 pasajeros.

f) “Buque de pasaje de transbordo rodado”: un buque que transporta más de 12 pasajeros y que cuenta con espacios para carga de transporte rodado o bien espacios de categoría especial según la definición dada por la regla II-2/A/2 que se recoge en el anexo I.

g) “Nave de pasaje de gran velocidad”: la nave de gran velocidad definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS de 1974, en su versión vigente, que transporte más de 12 pasajeros. No se considerarán naves de pasaje de gran velocidad aquellos buques de pasaje que realicen travesías nacionales en zonas marítimas de clase B, C o D, cuando concurren las siguientes circunstancias:

1.º) Su desplazamiento correspondiente a la flotación de proyecto sea inferior a 500 m<sup>3</sup>.

2.º) Su velocidad máxima, tal y como se define en el punto 1.4.30 del Código de naves de gran velocidad, 1994, y en la regla 1.4.38 del Código de naves de gran velocidad, 2000, no sobrepase los 20 nudos.

h) “Buque nuevo”: buque de pasaje cuya quilla esté colocada o se encuentre en una fase de construcción equivalente con posterioridad al 30 de junio de 1998.

Se entiende que un buque se encuentra en fase de construcción equivalente cuando:

1.º) se ha iniciado la construcción identificable como propia de un buque concreto, o

2.º) ha comenzado el montaje del buque que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural, o un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es menor.

i) “Buque existente”: buque que no sea nuevo conforme a lo previsto en la letra anterior.

j) “Antigüedad”: la antigüedad de un buque, expresada en el número de años transcurridos desde la fecha de su entrega.

k) “Reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia”: alguna de las acciones siguientes:

1.º) Todo cambio que altere considerablemente las dimensiones del buque, como su prolongación mediante la adición de un cuerpo intermedio.

2.º) Todo cambio que altere considerablemente la capacidad de carga de pasajeros de un buque, como convertir la cubierta para vehículos en alojamiento para pasajeros.

3.º) Todo cambio que incremente considerablemente la vida de servicio del buque, como renovar el alojamiento de pasajeros en toda una cubierta,

4.º) Toda conversión de cualquier tipo de buque en buque de pasaje.

l) “Pasajeros”: las personas que vayan a bordo de un buque, excepto los niños menores de un año, el capitán y los miembros de la tripulación, así como las personas empleadas u ocupadas a bordo del buque en cualquier cometido que esté relacionado con las actividades del mismo.

m) “Eslora del buque”: se considera eslora del buque, a menos que expresamente se indique lo contrario, el 96 por 100 de la longitud total de una flotación situada al 85 por 100 del menor puntal de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la longitud desde la cara de proa al eje de la mecha del timón a lo largo de dicha flotación, si esta última medida fuese mayor. En los buques de quilla inclinada, la flotación sobre la que se mida dicha longitud debe ser paralela a la flotación de proyecto.

n) “Altura de proa”: es la que se define en la regla 39 del Convenio internacional sobre líneas de máxima carga de 1966.

o) “Buque con cubierta completa”: el buque provisto de una cubierta completa, expuesta a la intemperie y al mar, dotada de medios permanentes de cierre de todas las aberturas en su parte expuesta a la intemperie y por debajo de la cual todas las aberturas existentes en los costados del buque están provistas como mínimo de medios permanentes de cierre estancos a la intemperie.

La cubierta completa puede ser una cubierta estanca al agua o bien una estructura equivalente compuesta por una cubierta no estanca al agua protegida íntegramente por una estructura estanca a la intemperie de resistencia adecuada para mantener esa estanqueidad y dotada de dispositivos que permitan cerrar las aberturas de manera estanca a la intemperie.

p) “Zonas marítimas”: las zonas definidas de conformidad con lo establecido en el artículo 4.

No obstante, y a efectos de aplicación de las disposiciones en materia de radiocomunicaciones, se considerarán como zonas marítimas las definidas en la regla 2 del capítulo IV del Convenio SOLAS de 1974.

q) “Lugar de abrigo”: toda zona protegida natural o artificialmente en la que pueda refugiarse un buque o nave en caso de peligro.

r) “Organización reconocida”: una organización reconocida de acuerdo con el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

s) “Organización reconocida”: una organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo.

t) “Altura característica de las olas”: la altura media del tercio de las olas de mayor altura observadas durante un período determinado.

u) “Viaje nacional”: todo viaje por aguas marítimas entre un puerto de un Estado miembro de la Unión Europea y el mismo puerto u otro puerto situado en el mismo Estado miembro de la Unión Europea.

v) “Zona portuaria”: el espacio marítimo que abarca las zonas de servicios de los puertos situados en el litoral español, determinadas de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, o por la normativa correspondiente de las Comunidades Autónomas sobre la materia.

w) “Estado rector del puerto”: el Estado miembro en cuyo territorio se encuentren el puerto o los puertos entre los cuales efectúa una travesía nacional un buque o nave que enarbola el pabellón de otro Estado miembro.

x) “Persona con movilidad reducida”: cualquier persona que tenga dificultades particulares para utilizar los transportes públicos, incluidas las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, las personas que sufran minusvalías sensoriales, las personas en silla de ruedas, las mujeres embarazadas y las personas que acompañen a niños de corta edad.

z) “Barco o embarcación de vela”: todo buque impulsado por velas, aun cuando esté equipado con propulsión mecánica para fines auxiliares y de emergencia.

z bis) “Material equivalente”: aleación de aluminio o de cualquier otro material incombustible que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, mantiene unas propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero después de la superación pertinente del ensayo estándar de exposición al fuego.

z ter) “Ensayo estándar de exposición al fuego”: aquel en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura, de conformidad con el método de prueba especificado en el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, recogido en la Resolución MSC.307(88) de la OMI, de 3 de diciembre de 2010, en su versión actualizada.

z quater) “Buques tradicionales”: toda clase de buques de pasaje históricos diseñados antes de 1965, y sus réplicas, construidos predominantemente con los materiales originales, así como los diseñados para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, maniobrados con arreglo a los principios de la náutica y la técnica tradicionales.

z quinquies) “Buque o embarcación de recreo”: un buque o una embarcación que no se utilice con fines comerciales, con independencia de su medio de propulsión.

z sexties) “Embarcación auxiliar”: toda embarcación transportada en un buque para trasladar a más de doce pasajeros desde un buque de pasaje amarrado a puerto y viceversa.

z septies) “Buque de servicio para instalaciones en alta mar”: todo buque utilizado para transportar y alojar a personal de una actividad industrial que no trabaje a bordo y que no sea esencial para la actividad del buque.

z octies) “Nave de servicio para instalaciones en alta mar”: toda nave utilizada para transportar y alojar a personal de una actividad industrial que no trabaje a bordo y que no sea esencial para la actividad económica de la nave».

Tres. El artículo 4 quedará redactado del siguiente modo:

«Artículo 4. *Clasificación de las zonas marítimas y clases de buques de pasaje.*

1. Las zonas marítimas se dividen en las siguientes categorías:

Zona A: zona marítima situada fuera de las zonas B, C y D.

Zona B: zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén a más de 20 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea y que esté situada fuera de las zonas C y D.

Zona C: zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén a más de 5 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea, pero que esté situada fuera de la zona D, si la hubiere, y en la que además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros debe ser inferior al 10% en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.

Zona D: zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén situadas a más de 3 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea y en la que además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros debe ser inferior al 10% en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.

2. La Dirección General de la Marina Mercante:

a) Establecerá y actualizará cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción.

b) Determinará el límite interior de la zona marítima más próximo a la línea de costa española;

c) Publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de internet del Ministerio de Fomento <https://www.fomento.es>

3. Los buques de pasaje se dividirán en las clases siguientes, según las zonas en que puedan navegar:

Clase A: buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas A, B, C y D.

Clase B: buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas B, C y D.

Clase C: buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas C y D.

Clase D: buques de pasaje que realizan travesías nacionales por la Zona D.

4. Para las naves de pasaje de gran velocidad serán de aplicación las categorías definidas en el capítulo 1, apartados 1.4.10 y 1.4.11, del Código de naves de gran velocidad de 1994, o en el capítulo 1, apartados 1.4.12 y 1.4.13, del Código de naves de gran velocidad de 2000».

Cuatro. El artículo 5 quedará redactado como sigue:

«Artículo 5. *Equipos marinos.*

Todo equipo marino que cumpla los requisitos establecidos en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques se considera conforme con lo dispuesto en este real decreto».

Cinco. El artículo 6 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 6. *Prescripciones de seguridad de los buques de pasaje nuevos y existentes.*

1. Los buques de pasaje, nuevos y existentes, de cualquier clase, deberán cumplir las siguientes medidas de seguridad:

a) El casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas se construirán y mantendrán de acuerdo con las normas especificadas para su respectiva clasificación en las disposiciones dictadas por una organización reconocida u otras equivalentes que utilice la Administración marítima, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y actividades correspondientes a la Administración marítima.

b) Se aplicará lo dispuesto en los capítulos IV, V y VI del Convenio SOLAS de 1974, en lo que respecta al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

c) A los aparatos náuticos les será de aplicación lo dispuesto en las reglas 17, 18, 19, 20 y 21 del capítulo V del Convenio SOLAS, 1974, en su versión vigente. Los aparatos náuticos de a bordo enumerados en el Anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/306 de la Comisión de 6 de febrero de 2017 por el que se indican los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo para equipos marinos se consideran conformes con las prescripciones para la aprobación de la Regla 18.1 del Capítulo V del Convenio SOLAS, 1974.

2. Las reparaciones, cambios y modificaciones de importancia en buques nuevos y existentes, así como en sus correspondientes equipamientos, cumplirán las prescripciones relativas a los buques nuevos que se establecen en el artículo 7.1.a), siempre teniendo en cuenta que los cambios destinados exclusivamente a mejorar la flotabilidad no se consideran modificaciones de importancia».

Seis. El artículo 6. bis. 1 tendrá la siguiente redacción:

«1. Los buques de pasaje de transbordo rodado de la Clase C cuyas quillas estuviesen colocadas a partir del 1 de octubre de 2004 o que se encontrasen en una fase similar de construcción a partir del 1 de octubre de 2004 y todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las Clases A y B cumplirán lo dispuesto en los artículos 5, 7 y 8 del Real Decreto 1861/2004, de 6 de septiembre, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado».

Siete. Se suprime el apartado 2 del artículo 6, bis.

Ocho. Se suprime el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 6, ter.

Nueve. En el artículo 7.2 ("Prescripciones del Convenio de líneas de carga") se suprime la letra b).

Diez. La actual letra c) del artículo 7.2 pasa a ser la b), con la siguiente redacción:

«b) Los buques de pasaje nuevos de las clases A, B, C y D dispondrán de una cubierta completa.

No obstante lo dispuesto en el apartado a), los buques de pasaje nuevos de la clase D quedan exentos del requisito de «altura mínima de proa» establecido en el Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1966».

Once. El apartado 3 del artículo 8 tendrá la siguiente redacción:

«3. Los buques de pasaje existentes de clases C y D cumplirán las prescripciones que les correspondan de las establecidas en este Reglamento y el

capítulo III de su anexo I. También deberán cumplir con las normas que establezca la Administración del Estado de abanderamiento, en los aspectos no previstos en este Reglamento. Estas últimas normas deberán garantizar un nivel de seguridad equivalente al que se prevé en los capítulos II-1 y II-2 del Anexo I, teniendo en cuenta, para ello, las condiciones operativas locales específicas de las zonas marítimas en las que las citadas clases de buques están autorizadas a operar.

Para que los buques de pasaje existentes de las clases C y D puedan realizar viajes nacionales regulares en otro Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento deberá obtener previamente el acuerdo del citado Estado rector del puerto con respecto a dichas normas.

Cuando el citado viaje nacional se realice desde o entre puertos españoles se requerirá la previa aprobación de la Dirección General de la Marina Mercante sobre las mencionadas normas».

Doce. Se suprimen los apartados 4 y 5 del artículo 8.

Trece. El artículo 9.1.c) tendrá la siguiente redacción:

«c) Cumplan íntegramente las prescripciones del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código NSD) contenido en la Resolución A. 373 (10) de OMI, en su versión actualizada».

Catorce. En el artículo 9.3 donde dice: "... con arreglo a la disposición adicional primera del Real Decreto 2662/1998 de 11 de diciembre sobre reglas..." debe decir: "... según lo dispuesto en la Disposición adicional primera del Real Decreto 877/2011 de 21 de junio sobre reglas..."

Quince. El artículo 10.2 tendrá la siguiente redacción:

«2. El Ministerio de Fomento podrá adoptar, siguiendo los procedimientos establecidos en el artículo 9 de la Directiva 2009/45/CE –en su versión modificada por el artículo 1, 8), b) de la Directiva 2017/2108–, disposiciones equivalentes a determinados requisitos específicos de este real decreto, siempre que sean al menos tan eficaces como dichos requisitos».

Dieciséis. Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 11.

«a) En el apartado 1 donde dice: "Buques de pasaje nuevos" debe decir: "Buques de pasaje nuevos y existentes".

b) Se suprime el apartado 2, pasando a reenumerarse los actuales apartados 3, 4, 5, y 6 como 2, 3, 4 y 5.

c) En el nuevo apartado 4 donde dice: "... el artículo 86.5 de la Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante", debe decir: "... el artículo 263, e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE de 26 de marzo de 2012)».

Diecisiete. El artículo 12 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 12. *Certificados.*

1. Todos los buques de pasaje nuevos y existentes deberán ir provistos de un certificado de seguridad para buque de pasaje de conformidad con este real decreto.

Dicho certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo II y será expedido por la Administración del Estado de abanderamiento, una vez realizado el reconocimiento inicial con resultado satisfactorio, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1.a) del artículo 11.

2. El certificado de seguridad para buque de pasaje tendrá un período máximo de validez de doce meses, pudiendo la Administración del Estado de abanderamiento

o, en su caso, la Dirección General de la Marina Mercante prorrogar su validez por un período adicional de un mes.

Cuando se conceda una prórroga al certificado señalado, dicha prórroga empezará a contar a partir de la fecha de caducidad del certificado.

El certificado de seguridad para buque de pasaje se renovará una vez se hayan realizado con resultado satisfactorio los reconocimientos periódicos previstos en los apartados 1.b) y 2.b) del artículo 11, respectivamente.

3. En cuanto a las naves de pasaje de gran velocidad que cumplan las prescripciones del Código de naves de esta clase, deberán de ir provistas de un certificado de seguridad y de un permiso de explotación de naves de gran velocidad. La Administración del Estado de abanderamiento expedirá dichos certificados de seguridad y permisos de explotación con arreglo a lo dispuesto en el Código de naves de gran velocidad.

En lo referente a las naves de gran velocidad que cumplen con el Código de sustentación dinámica (Código CSD), deberán de ir provistas de un certificado CSD de construcción y equipo, así como un permiso CSD para operar. La Administración del Estado de abanderamiento expedirá dichos certificado y permiso CSD.

La Dirección General de la Marina Mercante, antes de expedir el permiso de explotación a las naves españolas de pasaje de gran velocidad que vayan a realizar travesías nacionales en un Estado rector del puerto, se pondrá de acuerdo con las autoridades competentes de este Estado sobre las condiciones operacionales aplicables relacionadas con la explotación de las mismas en dicho Estado. La Dirección General de la Marina Mercante hará constar en el permiso de explotación todas esas condiciones.

4. Las medidas adicionales de seguridad, las equivalencias y las exenciones concedidas a un buque o nave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 10, se harán constar en el certificado del buque o de la nave.

5. El Estado español reconocerá el Certificado de Seguridad y el Permiso de Utilización para naves de gran velocidad expedidos por otro Estado miembro de la Unión Europea a naves de pasaje de gran velocidad que realicen viajes nacionales, y el Certificado de Seguridad para buques de pasaje a que se refiere este artículo expedido por otro Estado miembro a buques de pasaje que realicen viajes nacionales.

Cuando dichos certificados o permisos sean expedidos por Estados no miembros de la Unión Europea, podrán ser reconocidos previa aprobación de su conformidad por la Dirección General de la Marina Mercante».

Dieciocho. El artículo 13 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 13. *Régimen sancionador.*

1. El incumplimiento por los buques de pasaje incluidos en el ámbito de aplicación del presente real decreto de las prescripciones de seguridad establecidas en el mismo, cuando ocasionen accidentes con daños para las personas, constituirá una infracción administrativa muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 308. 2. g) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Constituye, asimismo, infracción administrativa muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 308. 2. a) del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad, previstas en este real decreto, haciendo peligrar su seguridad.

3. Constituyen infracciones administrativas graves, de conformidad con el artículo 307. 2. k) y ñ) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante las siguientes conductas:

a) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patronos de las normas sobre reconocimientos y certificaciones del buque y sus elementos.

b) Las acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación».

Diecinueve. Se crea una disposición transitoria con el siguiente tenor:

«Disposición transitoria. *Buques contruidos con materiales equivalentes.*

Los buques contruidos en un material equivalente con anterioridad al 20 de diciembre de 2017 deberán cumplir las prescripciones de este real decreto antes del 22 de diciembre de 2025».

Veinte. Se introducen los siguientes cambios en el anexo I:

a) En el capítulo II-2, parte A, punto 13, 1 al párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«En todos los buques habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios limitadas por divisiones de clase “A”, las secciones limitadas por divisiones de clase “B” y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios, instalación de rociadores, dispositivos extintores, medios de acceso a los distintos compartimientos, cubiertas, etc., y el sistema de ventilación, con detalles acerca de la ubicación de los mandos de los ventiladores y la de las válvulas de mariposa, así como los números de identificación de los ventiladores que haya al servicio de cada sección. O bien, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio producido se anotará en ellos tan pronto como sea posible. La exposición contenida en dichos planos y folletos irá en el idioma oficial del Estado de abanderamiento. Si ese idioma no es el inglés ni el francés, se acompañará una traducción a uno de estos dos idiomas. Cuando el buque realice travesías nacionales en otro Estado miembro, se acompañará una traducción al idioma oficial del Estado rector del puerto, en caso de que este idioma no sea ni el inglés ni el francés».

b) En el capítulo III, epígrafe 2, nota 1 del cuadro, primer párrafo, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las embarcaciones de supervivencia pueden ser botes salvavidas o balsas salvavidas, o una combinación de ambas, conforme a lo dispuesto en la regla III/2.2. Cuando las travesías se efectúen por aguas abrigadas o en condiciones climáticas favorables, teniendo en cuenta las recomendaciones de la circular MSC/Circ.1046 de la OMI, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar, siempre que no se oponga el Estado miembro rector del puerto».

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Facultad de desarrollo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

Disposición final segunda. *Incorporación del derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora a nuestro ordenamiento interno la Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día 21 de diciembre de 2019.

Dado en Oviedo, el 18 de octubre de 2019.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO