

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

4870 *Ordre FOM/382/2017, de 21 d'abril, per la qual es modifica l'annex I del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que facin travessies entre ports espanyols.*

El Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que facin travessies entre ports espanyols, va incorporar a l'ordenament espanyol la Directiva 98/18/CE, de 17 de març de 1998, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge, que va establir per a tots els estats membres de la Unió Europea criteris uniformes de seguretat per als vaixells de passatge que facin serveis entre ports nacionals, sigui quina sigui la bandera que enarborin.

La Directiva esmentada s'ha modificat en nombroses ocasions. Entre d'altres, és necessari esmentar la Directiva 2002/25/CE de la Comissió, de 5 de març de 2002, la Directiva 2002/84/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de novembre de 2002, la Directiva 2003/24/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 14 d'abril de 2003, i la Directiva 2003/75/CE de la Comissió, de 29 de juliol de 2003, que s'han incorporat a l'ordenament jurídic espanyol pels reials decrets corresponents de modificació parcial del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol.

Els canvis successius portats a terme en la Directiva 98/18/CE, de 17 de març de 1998, van fer necessari aprovar una versió refosa. Per això es va aprovar la Directiva 2009/45/CE del Parlament Europeu i del Consell de 6 de maig de 2009 sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge.

L'article 10.2 de la Directiva 2009/45/CE del Parlament Europeu i del Consell de 6 de maig de 2009 permet modificar els seus annexos a fi d'aplicar les modificacions que s'introdueixin en els convenis internacionals que defineix l'article 2, apartat a). De conformitat amb aquesta autorització, i amb la finalitat d'actualitzar l'annex I, es va aprovar la Directiva (UE) 2016/844 de la Comissió, de 27 de maig de 2016, per la qual es modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlament Europeu i del Consell, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge.

D'altra banda, la disposició final segona del Reial decret 457/2011, d'1 d'abril, pel qual es modifica el Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge, autoritza el ministre de Foment a dictar totes les disposicions que siguin necessàries per desplegar i aplicar el Reial decret esmentat i, en particular, per introduir les modificacions tècniques derivades de canvis en la normativa internacional. L'objecte d'aquesta Ordre és modificar l'annex I del Reial decret esmentat tal com figura en la Directiva (UE) 2016/844 de la Comissió, de 27 de maig de 2016, que d'aquesta manera queda incorporada al nostre ordenament jurídic.

En virtut d'això, d'acord amb el Consell d'Estat, disposo:

Article únic. *Modificació del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que facin travessies entre ports espanyols.*

L'annex I del Reial decret 1247/1999 queda modificat en els termes que s'estableixen a continuació:

U. Al capítol II-1:

a) S'afegeix la regla II-1/A-1/4 següent:

«4 Protecció contra el soroll

VAIXELLS DE CLASSES B, C I D CONSTRUÏTS A PARTIR DE L'1 DE GENER DE 2018

1. Els vaixells d'arqueig brut igual o superior a 1.600 s'han de construir de manera que es redueixi el soroll a bord i es protegeixi el personal dels sorolls de conformitat amb el que disposa el Codi de l'OMI sobre nivells de soroll a bord dels vaixells, adoptat pel Comitè de Seguretat Marítima mitjançant la Resolució MSC.337 (91), segons pugui ser esmenat per l'OMI.»

b) La regla II-1/C/6.2.2.2 se substitueix pel text següent:

«2.2 Han de permetre el canvi de timó des d'una posició de 35° a una banda fins a una altra de 35° a la banda oposada si el vaixell està navegant a la velocitat màxima de servei en marxa avant i amb el seu calat màxim en aigua salada i, ateses les mateixes condicions, des d'una posició de 35° a qualsevol de les dues bandes fins a una altra de 30° a la banda oposada, sense que això porti més de 28 segons. Quan no es pugui demostrar el compliment d'aquesta prescripció durant les proves de mar amb el vaixell al seu calat màxim en aigua salada i navegant en marxa avant a la velocitat corresponent al nombre màxim de revolucions contínues del motor principal i el pas màxim de projecte, el vaixell, independentment de la seva data de construcció, pot demostrar que compleix aquesta prescripció amb l'aplicació d'un dels mètodes següents:

1. Durant les proves de mar el vaixell està amb la quilla a nivell i el timó totalment submergit mentre navega en marxa avant a la velocitat corresponent al nombre màxim de revolucions contínues del motor principal i el pas màxim de projecte; o

2. Quan no es pugui aconseguir la immersió total del timó durant les proves de mar, s'ha de calcular una velocitat en marxa avant apropiada utilitzant la zona de la pala del timó submergida en la condició de càrrega de la prova de mar proposada. La velocitat en marxa avant calculada s'ha de traduir en el fet que s'exerceixin una força i un parell a l'aparell de govern principal que siguin almenys tan grans com si s'estiguessin fent proves amb el vaixell al seu calat màxim en aigua salada i navegant en marxa avant a la velocitat corresponent al nombre màxim de revolucions contínues del motor principal i el pas màxim de projecte; o

3. La força i el parell del timó en la condició de càrrega de la prova de mar s'han previst de manera fiable i s'han extrapolat a la condició de càrrega plena. La velocitat del vaixell correspon al nombre màxim de revolucions contínues del motor principal i el pas màxim de projecte de l'hèlix;»

c) La regla II-1/C/6.3.2 se substitueix pel text següent:

«2 ha de permetre el canvi del timó des d'una posició de 15° a una banda fins a una altra de 15° a la banda oposada sense que això porti més de 60 segons amb el vaixell navegant a la meitat de la seva velocitat màxima de servei en marxa avant, o a 7 nusos si aquesta velocitat és superior, i amb el seu calat màxim en aigua salada; quan no es pugui demostrar el compliment d'aquesta prescripció durant les proves de mar amb el vaixell al seu calat màxim en aigua salada i navegant en marxa avant a la meitat de la velocitat corresponent al nombre màxim de revolucions contínues del motor principal i el pas màxim de projecte, o a 7 nusos si aquesta velocitat és superior, el vaixell, independentment de la seva data de construcció, pot demostrar que compleix aquesta prescripció aplicant un dels mètodes següents:

1. Durant les proves de mar el vaixell està amb la quilla a nivell i el timó totalment submergit mentre navega en marxa avant a la meitat de la velocitat

corresponent al nombre màxim de revolucions contínues del motor principal i el pas màxim de projecte, o a 7 nusos si aquesta velocitat és superior; o

2. Quan no es pugui aconseguir la immersió total del timó durant les proves de mar, s'ha de calcular una velocitat en marxa avant apropiada utilitzant la zona de la pala del timó submergida en la condició de càrrega de la prova de mar proposada. La velocitat en marxa avant calculada s'ha de traduir en el fet que s'exerceixin una força i un parell a l'aparell de govern auxiliar que siguin almenys tan grans com si s'estiguessin fent proves amb el vaixell al seu calat màxim en aigua salada i navegant en marxa avant a la meitat de la velocitat corresponent al nombre màxim de revolucions contínues del motor principal i el pas màxim de projecte, o a 7 nusos si aquesta velocitat és superior; o

3. La força i el parell del timó en la condició de càrrega de la prova de mar s'han previst de manera fiable i s'han extrapolat a la condició de càrrega plena;»;

d) El subtítol de la regla II-1/C/15 se substitueix pel text següent:

«VAIXELLS NOUS DE CLASSES B, C I D NO PREVISTOS A LA REGLA II-1/A-1/4»;

Dos. Al capítol II-2 es modifica el següent:

a) S'afegeixen les regles II-2/A/2.28 i II-2/A/2.29 següents:

«.28 Vàlvula de papallona contra incendis: als efectes de la implantació de la regla II-2/B/9a és un dispositiu instal·lat en un conducte de ventilació que en condicions normals queda obert per permetre la circulació pel conducte i que es tanca en cas d'incendi, i impedeix la circulació a fi de restringir el pas de les flames. Els termes següents es poden relacionar amb la definició anterior:

1. La vàlvula de papallona contra incendis automàtica és una vàlvula que es tanca per si sola en presència de productes del foc;

2. La vàlvula de papallona contra incendis manual és una vàlvula que, en principi, la tripulació ha d'obrir o tancar a mà; així com

3. La vàlvula de papallona contra incendis accionada per telecomandament és una vàlvula que la tripulació ha de tancar mitjançant un comandament situat a distància de la vàlvula de papallona controlada.

29 Vàlvula de papallona contra el fum: als efectes de la implantació de la regla II-2/B/9a és un dispositiu instal·lat en un conducte de ventilació que en condicions normals queda obert per permetre la circulació pel conducte i que es tanca en cas d'incendi, i impedeix la circulació a fi de restringir el pas del fum i dels gasos calents. La vàlvula de papallona contra el fum no té com a funció contribuir a la integritat d'una divisió contra incendis de qualsevol classe que tingui un conducte de ventilació passant. Els termes següents es poden relacionar amb la definició anterior:

1. La vàlvula de papallona contra el fum automàtica és una vàlvula que es tanca per si sola en presència de fum o de gasos calents;

2. La vàlvula de papallona contra el fum manual és una vàlvula que, en principi, la tripulació ha d'obrir o tancar a mà; i

3. La vàlvula de papallona contra el fum accionada per telecomandament és una vàlvula que la tripulació ha de tancar mitjançant un comandament situat a distància de la vàlvula de papallona controlada.»;

b) La regla II-2/A/6.8.2.1 se substitueix pel text següent:

«.1 les parts amb risc d'incendi de les màquines de combustió interna utilitzades per a la propulsió principal del vaixell i la producció d'energia i, en relació

amb els vaixells construïts a partir de l'1 de gener de 2018, les parts amb risc d'incendi de totes les màquines de combustió interna,»;

c) La frase introductòria de la regla II-2/A/11.1 se substitueix pel text següent:

«1 En relació amb els vaixells construïts abans de l'1 de juliol de 2019, l'equip de bomber ha de comprendre:»;

d) S'afegeixen les regles II-2/A/11.1.1.3 i II-2/A/11.1a següents:

«1.3 A partir de l'1 de juliol de 2019, els aparells respiratoris autònoms accionats per aire comprimit dels equips de bomber han de ser conformes al que prescriu el paràgraf 2.1.2.2 del capítol 3 del Codi de sistemes de seguretat contra incendis.

1a En relació amb els vaixells construïts a partir de l'1 de juliol de 2019, els equips de bomber han de ser conformes al Codi de sistemes de seguretat contra incendis;»;

e) S'afegeix la regla II-2/A/11.4a següent:

«4a Comunicació entre bombers.

En relació amb els vaixells obligats a portar a bord almenys un equip de bomber i construïts a partir de l'1 de gener de 2018, aquests han de portar a bord un mínim de dos aparells radiotelefònics portàtils bidireccionals per a cada equip de bombers per a la comunicació entre aquests. En relació amb els vaixells de GNL o els vaixells de passatge de transbord rodat amb espais de càrrega rodada tancats o espais de categoria especial, aquests aparells radiotelefònics bidireccionals han de ser de tipus a prova d'explosions o intrínsecament segurs. Els vaixells construïts abans de l'1 de gener de 2018 han de complir les prescripcions d'aquesta regla com a molt tard en la data del primer reconeixement després de l'1 de juliol de 2019.»;

f) S'afegeix la regla II-2/A/15.2.6 següent:

«6 En els vaixells previstos per la regla II-2/A/11, els cilindres dels aparells de respiració utilitzats durant exercicis s'han d'emplenar o substituir abans de la sortida del port.»;

g) La regla II-2/B/5.1 se substitueix pel text següent:

«1 Totes les mampares i cobertes, a més de complir les disposicions específiques d'integritat al foc que esmenten altres punts de la present part, tenen com a integritat mínima al foc la que esmenten les taules 5.1 o 5.1(a) i 5.2. o 5.2(a), segons correspongui.

Quan s'aprovin les precaucions estructurals per a la protecció contra incendis als vaixells nous, s'ha de tenir en compte el risc de transferència de calor entre ponts tèrmics en els punts d'intersecció i en els extrems de les barreres tèrmiques.»;

h) S'afegeix la taula 5.1(a) següent a continuació de la taula 5.1 de la regla II-2/B/5.4:

«La taula següent s'ha d'aplicar a TOTS ELS VAIXELLS DE CLASSES B, C i D CONSTRUÏTS A PARTIR DE L'1 DE GENER DE 2018:

Taula 5.1(a)

Integritat al foc de les mampares que separen espais adjacents

Espais		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(10)
Llocs de control	(1)	A-0 ^c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Corredors	(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
Espais d'allotjament	(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
Escales	(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
Espais de servei (risc limitat)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Espais de màquines de categoria A	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Altres espais de màquines	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Espais de càrrega	(8)								*	A-0	*	A-0
Espais de servei (risc elevat)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Cobertes exposades	(10)											A-0
Espais de categoria especial	(11)											A-30»

i) S'afegeix la taula 5.2(a) següent a continuació de la taula 5.2 de la regla II-2/B/5.4:

«La taula següent s'ha d'aplicar a TOTS ELS VAIXELLS DE CLASSES B, C i D CONSTRUÏTS A PARTIR DE L'1 DE GENER DE 2018:

Taula 5.2(a)

Integritat al foc de les cobertes que separen espais adjacents

Espai inferior ↓ Espai superior →		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Llocs de control	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Corredors	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Espais d'allotjament	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d
Escales	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Espais de servei (risc limitat)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Espais de màquines de categoria A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Altres espais de màquines	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Espais de càrrega	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Espais de servei (risc elevat)	(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
Cobertes exposades	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	–	A-0
Espais de categoria 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

Notes aplicables a les taules 5.1, 5.2 i 5.2(a), segons correspongui:

- (a) Per determinar la classe aplicable a cada cas, vegeu les regles II-2/B/3 i 8.
 (b) Si es tracta d'espais de la mateixa categoria numèrica i amb l'índex b afegit, només s'exigeix una mampara o una coberta del tipus indicat a les taules quan els espais adjacents estiguin destinats a finalitats

diferents, cas possible, per exemple, amb els de la categoria 9. No fa falta col·locar una mampara entre cuines contigües; però entre una cuina i un pallol de pintures es necessita una mampara de classe «A-0».

(c) Les mampares que separin entre si la caseta de govern i la cambra de derrota poden ser del tipus «B-0».

(d) Vegeu els paràgrafs.2.3 i 2.4 de la present regla.

(e) Per aplicar la regla II-2/B 2.1.2, quan «B-0» i «C» apareixen a les taules 5.1 i 5.1a se'ls ha d'atribuir el valor «A-0».

(f) No és necessari instal·lar un aïllament contra el foc si l'espai de màquines de la categoria 7 presenta un risc baix o no presenta cap risc d'incendi.

(*) Quan a les taules aparegui un asterisc, la mampara ha de ser d'acer o un altre material equivalent, però no necessàriament de tipus «A». No obstant això, als vaixells construïts l'1 de gener de 2003 o posteriorment, quan una coberta estigui perforada per donar pas a cables elèctrics, canonades, i conductes de ventilació, l'obertura s'ha de segellar per impedir el pas de les flames i el fum. Les divisions entre els lloc de control (generadors d'emergència) i les cobertes d'intempèrie poden tenir obertures de presa d'aire sense tancament, excepte si hi ha instal·lat un sistema fix d'extinció d'incendis per gas. Als efectes de l'aplicació de la regla II-2/B/2.1.2, l'asterisc que apareix a les taules 5.2 i 5.2(a) s'ha d'entendre com a "A-0", excepte en les categories 8 i 10.»;

j) S'afegeix la regla II-2/B/6.3.4 següent:

«VAIXELLS DE CLASSES B, C I D CONSTRUÏTS A PARTIR DE L'1 DE GENER DE 2018

3.4 Hi ha d'haver dos mitjans d'evacuació del taller principal d'un espai de màquines. Almenys una d'aquestes vies d'evacuació ha de proporcionar una protecció contínua contra el foc fins a una posició segura fora de l'espai de màquines.»;

k) El títol de la regla II-2/B/9 se substitueix pel text següent:

«9 Sistemes de ventilació per a vaixells construïts abans de l'1 de gener de 2018 (R 32)»;

l) S'afegeix la regla II-2/B/9a següent:

«9a Sistemes de ventilació per a vaixells

VAIXELLS DE CLASSES B, C I D CONSTRUÏTS A PARTIR DE L'1 DE GENER DE 2018

1. Generalitats:

1. Els conductes de ventilació, inclosos els conductes d'una sola paret o de dues parets, han de ser d'acer o un material equivalent excepte els tubs flexibles curts que no excedeixin els 600 mm utilitzats per connectar ventiladors als conductes a la sala de l'aire condicionat. Excepte que el paràgraf.1.6 disposi expressament el contrari, qualsevol altre material que s'utilitzi en la fabricació dels conductes, inclòs l'aïllant, també ha de ser incombustible. No obstant això, els conductes curts, que no excedeixin en general els 2 m de longitud i l'àrea de la secció transversal lliure dels quals (l'expressió "àrea de la secció transversal lliure" significa que, fins i tot quan el conducte s'hagi aïllat prèviament, la secció s'ha de calcular a partir de les dimensions interiors del conducte en si i no de l'aïllament) no sigui superior a 0,02 m², no han de ser d'acer o un material equivalent, sempre que:

1. Siguin de material incombustible, revestit tant a l'interior com a l'exterior de membranes que tinguin característiques de propagació dèbil de la flama i que, en cada cas, tinguin un valor calorífic que no excedeixi els 45 MJ/m² de l'àrea de la superfície en relació amb el gruix utilitzat. El valor calorífic s'ha de calcular d'acord amb les recomanacions publicades per l'Organització Internacional de Normalització, en particular la Norma ISO 1716:2002 "Assajos de reacció al foc dels productes de construcció. Determinació de la calor de combustió";

2. Només s'utilitzin a l'extrem del sistema de ventilació; i

3. No estiguin situats a menys de 600 mm, distància mesurada en el sentit longitudinal del conducte, d'una obertura practicada en una divisió de classe «A» o «B», inclosos els cels rasos continus de classe «B».

2. Els dispositius següents s'han de sotmetre a una prova de conformitat amb el Codi de procediments d'assaig d'exposició al foc:

1. Les vàlvules de papallona contra incendis, inclosos els comandaments de funcionament pertinents; no obstant això, no és necessària cap prova quan les vàlvules de papallona estiguin situades a l'extrem inferior del conducte en els conductes d'extracció per als fogons de les cuines, que han de ser d'acer i han de poder evitar que entri el corrent d'aire en el conducte; i

2. les perforacions de conductes que travessin divisions de classe «A». Tanmateix, no és necessària la prova quan els congrenys d'acer estiguin units directament als conductes de ventilació mitjançant connexions reblades o cargolades o mitjançant una soldadura.

3. Les vàlvules de papallona han de ser accessibles fàcilment. Quan estiguin situades darrere de cels rasos o revestiments, en aquests cels rasos o revestiments hi ha d'haver una escotilla d'inspecció en què s'ha de marcar el número d'identificació de la vàlvula. Aquest número s'ha de marcar també a qualsevol comandament a distància proveït.

4. Els conductes de ventilació han d'estar proveïts d'escotilles als efectes d'inspecció i neteja. Aquestes escotilles han d'estar situades a prop de les vàlvules de papallona contra incendis.

5. Els orificis principals d'admissió i sortida de tots els sistemes de ventilació han de poder quedar tancats des de l'exterior de l'espai que s'estigui ventilant. Els mitjans de tancament han de ser accessibles fàcilment, han d'estar marcats de manera clara i permanent i han d'indicar la posició de funcionament del dispositiu de tancament.

6. En el cas de divisions de classe «A» o «B» i de conductes la construcció dels quals ha de correspondre a la classe «A», es prohibeix l'ús de juntes combustibles a les connexions embridades dels conductes de ventilació que estiguin a menys de 600 mm d'una obertura.

7. No s'han d'utilitzar obertures de ventilació o conductes d'equilibri de l'aire situats entre dos espais tancats, excepte quan estigui permès segons el que indica la regla II-2/B/7.7.

2. Disposició dels conductes.

1. Els sistemes de ventilació per als espais de categoria A per a màquines, espais per a vehicles, espais de càrrega rodada, cuines, espais de categoria especial i espais de càrrega, en general, han d'estar separats els uns dels altres, així com dels sistemes de ventilació que prestin servei a altres espais. No obstant això, els sistemes de ventilació per a les cuines dels vaixells de passatge que no transportin més de 36 passatgers no han d'estar completament separats d'altres sistemes de ventilació, sinó que poden estar alimentats per conductes separats d'una unitat de ventilació que presti servei a altres espais. En aquests casos s'ha d'instal·lar una vàlvula de papallona contra incendis automàtica en el conducte de ventilació de les cuines, propera a la unitat de ventilació.

2. Els conductes de ventilació dels espais de categoria A per a màquines, cuines, espais per a vehicles, espais de càrrega rodada o espais de categoria especial no han de travessar espais d'allotjament o de servei ni llocs de control, excepte que aquests conductes compleixin el que disposa el paràgraf.2.4.

3. Els conductes de ventilació dels espais d'allotjament, espais de servei i llocs de control no han de travessar espais de categoria A per a màquines, cuines, espais per a vehicles, espais de càrrega rodada ni espais de categoria especial, excepte que aquests conductes compleixin el que disposa el paràgraf.2.4.

4. Els conductes permesos d'acord amb els paràgrafs.2.2 i.2.3:

1.1 Han de ser d'acer, amb un gruix mínim de 3 mm si tenen una àrea de la secció transversal lliure inferior a 0,075 m², amb un gruix mínim de 4 mm si tenen una àrea de la secció transversal lliure inferior a 0,075 m², amb un gruix mínim de 4 mm si tenen una àrea de la secció transversal lliure d'entre 0,075 m² i 0,45 m², i un gruix mínim de 5 mm si tenen una àrea de la secció transversal superior a 0,45 m²;

1.2 Han de portar suports i reforços adequats;

1.3 Han d'estar proveïts de vàlvules de papallona contra incendis automàtiques properes al contorn perforat; i

1.4 Han de tenir un aïllament corresponent a la norma de classe «A-60» des dels contorns dels espais als quals presten servei, fins a un punt situat més enllà de cada vàlvula de papallona contra incendis que disti d'aquesta 5 m com a mínim; o

2.1 Han de ser d'acer de conformitat amb el que disposen els paràgrafs.2.4.1.1 i.2.4.1.2; i

2.2 Han de tenir un aïllament corresponent a la norma de classe «A-60» en els espais pels quals passen, a excepció dels conductes que passen per espais de la categoria (9) o (10), tal com defineix la regla II-2/B/4.2.2.

5. Als efectes dels paràgrafs.2.4.1.4 i.2.4.2.2, s'ha d'aïllar tota la superfície externa de la secció transversal dels conductes. Es considera que els conductes que estiguin situats a l'exterior, tot i que siguin contigus a l'espai especificat, i que comparteixin una o més superfícies amb l'espai corresponent, travessen l'espai especificat, i el seu aïllament s'ha d'estendre a la superfície que comparteixin amb l'espai esmentat a una distància de 450 mm més enllà del conducte [les interpretacions unificades del capítol II-2 de SOLAS (MSC.1/Circ.1276) contenen diagrames de les disposicions esmentades].

6. Si és necessari que un conducte de ventilació travessi una divisió de zona vertical principal, s'ha d'instal·lar al costat de la divisió una vàlvula de papallona contra incendis automàtica. Aquesta vàlvula també s'ha de poder tancar manualment des de tots dos costats de la divisió. L'emplaçament del comandament ha de ser accessible fàcilment i ha d'estar marcat de manera clara i manifesta. La part del conducte situada entre la divisió i la vàlvula ha de ser d'acer de conformitat amb els paràgrafs.2.4.1.1 i.2.4.1.2 i ha de tenir un aïllament, com a mínim, amb la mateixa integritat al foc que la divisió perforada. Almenys a un costat de la divisió, la vàlvula de papallona ha d'anar proveïda d'un indicador visible que mostri la posició de funcionament de la vàlvula.

3. Detalls sobre les vàlvules de papallona contra incendis i les perforacions de conductes.

1. Els conductes que passen per les divisions de classe «A» han de complir les prescripcions següents:

1. quan un conducte de xapa prima amb una àrea de la secció transversal lliure igual o inferior a 0,02 m² o travessi divisions de classe «A», l'obertura ha d'estar proveïda d'un congreny de xapa d'acer d'un gruix mínim de 3 mm i una longitud mínima de 200 mm, preferiblement repartida a raó de 100 mm a cada costat de la mampara o, si es tracta d'una coberta, que estigui totalment a la part inferior de les cobertes perforades;

2. quan els conductes de ventilació amb una àrea de la secció transversal lliure superior a 0,02 m², però no superior a 0,075 m², travessin divisions de classe «A», les obertures han d'estar revestides amb congrenys de xapa d'acer. Els conductes i congrenys han de tenir almenys 3 mm de gruix i 900 mm de longitud. Quan travessin una mampara, aquesta longitud s'ha de repartir, preferiblement, a raó de 450 mm a cada costat de la mampara. Els conductes o els congrenys de

revestiment d'aquests conductes han de portar un aïllament contra el foc. Aquest aïllament ha de tenir almenys la mateixa integritat al foc que la divisió travessada; i

3. s'han d'instal·lar vàlvules de papallona contra incendis automàtiques en tots els conductes que tinguin una àrea de la secció transversal lliure superior a 0,075 m² i travessin divisions de classe «A». Cada vàlvula de papallona s'ha de situar propera a la divisió perforada i el conducte entre la vàlvula i la divisió perforada ha de ser d'acer, de conformitat amb el que disposen els paràgrafs.2.4.2.1 i 2.4.2.2. La vàlvula de papallona contra incendis ha de funcionar automàticament, però també s'ha de poder tancar a mà des de tots dos costats de la divisió. La vàlvula ha d'anar proveïda d'un indicador visible que assenyali la posició de funcionament de la vàlvula. Les vàlvules de papallona contra incendis no són necessàries, no obstant això, quan els conductes travessin espais limitats per divisions de classe "A", sense que donin servei a aquests, a condició que els conductes esmentats tinguin la mateixa integritat al foc que les divisions que perforin. Els conductes amb una àrea de la secció transversal superior a 0,075 m² no es poden dividir en conductes més petits en la perforació practicada en una divisió de classe "A" i unir-se de nou al conducte original, una vegada travessada la divisió per no instal·lar la vàlvula de papallona que prescriu aquesta disposició.

2. Els conductes de ventilació que tinguin una àrea de la secció transversal lliure superior a 0,02 m² i travessin mampares de classe «B» han d'anar revestits amb congrenys de xapa d'acer de 900 mm de longitud, repartida preferiblement a raó de 450 mm a cada costat de la mampara, excepte que el conducte sigui d'acer al llarg d'aquesta longitud.

3. Totes les vàlvules de papallona contra incendis s'han de poder accionar a mà. Les vàlvules de papallona han de tenir un mitjà mecànic directe d'afluïxada o, en el seu lloc, s'han de tancar mitjançant un accionament elèctric, hidràulic o pneumàtic. Totes les vàlvules de papallona s'han de poder accionar a mà des de tots dos costats de la divisió. Les vàlvules de papallona contra incendis automàtiques, incloses les que es poden accionar per telecomandament, han de tenir un mecanisme a prova d'errors que ha de tancar la vàlvula en cas d'incendi encara que es produeixi una pèrdua de subministrament elèctric o una pèrdua de pressió hidràulica o pneumàtica. Les vàlvules de papallona contra incendis accionades per telecomandament s'han de poder reobrir a mà des de la vàlvula.

4. Sistemes de ventilació per a vaixells de passatge que transportin més de 36 passatgers.

1 A més del que disposen les seccions.1.,2 i.3, el sistema de ventilació de qualsevol vaixell de passatge que transporti més de 36 passatgers ha de complir també les prescripcions següents:

1 En general, els ventiladors han d'estar disposats de manera que els conductes que desemboquen en els diversos espais quedin dins d'una zona vertical principal.

2 Els troncs d'escala han d'estar ventilats per un ventilador independent i un sistema de conductes (extracció i injecció) que no s'han d'utilitzar per a cap altre espai del sistema de ventilació.

3 Qualsevol conducte, independentment de la seva secció transversal, que s'utilitzi per a més d'un espai d'allotjament, espai de servei o lloc de control d'un entrepont ha d'anar proveït, a prop del punt de perforació de cada coberta dels espais esmentats, d'una vàlvula de papallona contra el fum automàtica que a més s'ha de poder tancar a mà des de la coberta protegida situada a sobre de la vàlvula. Quan, dins d'una zona vertical principal, un ventilador s'utilitzi per a més d'un espai d'entrepont a través de conductes separats i cadascun d'aquests es destini a un espai d'entrepont únic, cada conducte ha d'anar proveït d'una vàlvula de papallona contra el fum d'accionament manual instal·lada a prop del ventilador.

4 Si és necessari, s'han d'aïllar els conductes verticals d'acord amb el que prescriuen les taules 4.1 i 4.2. Els conductes s'han d'aïllar d'acord amb el que es prescriu en relació amb les cobertes que estiguin entre l'espai al qual prestin servei i l'espai de què es tracti, segons correspongui.

5. Conductes d'extracció dels fogons de les cuines.

1 Prescripcions per als vaixells de passatge que transportin més de 36 passatgers.

1 A més del que disposen les seccions.1,.2 i.3, els conductes d'extracció dels fogons de les cuines han d'estar construïts de conformitat amb el que disposen els paràgrafs.2.4.2.1 i.2.4.2.2 i han de tenir un aïllament corresponent a la norma de classe «A-60» a través de tots els espais d'allotjament, espais de servei o llocs de control. També han d'estar proveïts:

1. d'un filtre de greixos que es pugui treure fàcilment per a la seva neteja, excepte que s'hagi instal·lat un altre sistema aprovat per eliminar el greix;

2. d'una vàlvula de papallona contra incendis situada a l'extrem inferior del conducte, a l'encreuament entre el conducte i la volta del fogó de la cuina que funcioni automàticament i per telecomandament, i, a més, una vàlvula de papallona contra incendis de funcionament per telecomandament a l'extrem superior del conducte, a prop de la sortida;

3. de mitjans fixos d'extinció d'incendis dins del conducte. Els sistemes d'extinció d'incendis han de complir les recomanacions publicades per l'Organització Internacional de Normalització, en particular la Norma ISO 15371:2009 «Ships and marine technology — Fire-extinguishing systems for protection of galley cooking equipment»;

4. de mitjans de telecomandament que estiguin situats en un lloc fora de les cuines proper a l'entrada de les cuines i que permetin apagar els ventiladors d'extracció i injecció, fer funcionar les vàlvules de papallona contra incendis que esmenta el paràgraf.5.1.1.2 i activar el sistema d'extinció d'incendis. Quan s'instal·li un sistema de ramals múltiples, s'ha de disposar d'un telecomandament situat al costat dels mitjans de telecomandament esmentats que permeti tancar tots els ramals que descarreguin a través del mateix conducte principal abans que s'injecti l'agent extintor en el sistema; i

5. d'escotilles convenientment situades amb finalitats d'inspecció i de neteja, inclosa una situada a prop del ventilador d'extracció i una altra a l'extrem inferior en què s'acumula el greix.

2 Els conductes d'evacuació dels fogons per a l'equip de cuina instal·lats en cobertes exposades s'han d'ajustar al que prescriu el paràgraf.5.1.1, segons que correspongui, quan travessin espais d'allotjament o espais que continguin materials combustibles.

2 Prescripcions per als vaixells de passatge que no transportin més de 36 passatgers.

Quan travessin espais d'allotjament o espais que continguin materials combustibles, els conductes d'extracció dels fogons de les cuines han d'estar construïts de conformitat amb el que disposen els paràgrafs.2.4.1.1 i.2.4.1.2. Cada conducte d'extracció ha d'estar proveït:

1. d'un filtre de greixos fàcilment desmuntable amb finalitats de neteja;

2. d'una vàlvula de papallona contra incendis que funcioni automàticament i per telecomandament, situada a l'extrem inferior del conducte, a l'encreuament entre el conducte i la volta del fogó de la cuina, i, a més, una vàlvula de papallona contra incendis de funcionament per telecomandament a l'extrem superior del conducte, a prop de la sortida;

3. de dispositius accionables des de l'interior de la cuina que permetin desconectar els extractors i ventiladors d'injecció; i
4. de mitjans fixos d'extinció d'incendis dins del conducte.

6. Cambres de ventilació que presten servei a espais per a màquines de categoria A que contenen màquines de combustió interna.

1 Quan una cambra de ventilació presti servei únicament a un espai per a màquines contigu i no hi hagi cap divisió contra incendis entre la cambra de ventilació i l'espai per a màquines, els mitjans de tancament del conducte o conductes de ventilació que presten servei a l'espai per a màquines s'han de situar fora de la cambra de ventilació i de l'espai per a màquines.

2 Quan una cambra de ventilació presti servei a un espai per a màquines, així com a altres espais, i estigui separada de l'espai per a màquines mitjançant una divisió de classe «A-0», incloses les perforacions, els mitjans de tancament del conducte o conductes de ventilació de l'espai per a màquines poden estar situats a la cambra de ventilació.

7. Sistemes de ventilació per a bugaderies en els vaixells de passatge que transportin més de 36 passatgers.

Els conductes d'extracció de les bugaderies i sales d'asseccament dels espais de la categoria (13) que defineix la regla II-2/B/4.2.2 han d'estar proveïts:

- 1 de filtres fàcilment desmuntables a efectes de neteja;
- 2 d'una vàlvula de papallona contra incendis a l'extrem inferior del conducte que funcioni automàticament i per telecomandament;
- 3 de mitjans de telecomandament que permetin apagar els ventiladors d'extracció i injecció des de dins de l'espai i fer funcionar la vàlvula de papallona contra incendis que esmenta el paràgraf.7.2; i
- 4 d'escotilles convenientment situades a efectes d'inspecció i de neteja.»;

m) S'afegeixen les regles II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 i II-2/B/13.6 següents:

«VAIXELLS DE CLASSES B, C I D CONSTRUÏTS A PARTIR DE L'1 DE GENER DE 2018

4 S'ha d'instal·lar un sistema fix de detecció d'incendis i d'alarma contra incendis d'un tipus aprovat que satisfaci les disposicions aplicables de la regla II-2/A/9 als espais de màquines en què:

4.1 s'hagi aprovat la instal·lació de sistemes i equips automàtics i accionats per telecomandament que substituïxin la dotació permanent de l'espai; i

4.2 les màquines propulsors principals i auxiliars, incloses les fonts principals d'energia elèctrica, estiguin proveïdes de dispositius de control automàtic o per telecomandament en graus diversos i estiguin sotmeses a vigilància contínua des d'una cambra de control amb dotació.

5 S'ha d'instal·lar un sistema fix de detecció d'incendis i d'alarma contra incendis d'un tipus aprovat que satisfaci les disposicions aplicables de la regla II-2/A/9 als espais tancats que continguin incineradors.

6 En relació amb el sistema fix de detecció d'incendis i d'alarma contra incendis prescrit per les regles II-2/B/13.4 i 13.5 s'ha d'aplicar el text següent:

El projecte d'aquest sistema detector d'incendis i la ubicació dels detectors han de ser tals que es pugui percebre ràpidament qualsevol inici d'incendi produït en qualsevol part dels espais esmentats i en totes les condicions normals de funcionament de les màquines i amb les variacions de ventilació que faci necessàries la gamma possible de temperatures ambient. No es permeten sistemes de detectors

que només utilitzin termodetectors, excepte en espais d'altura restringida i en els punts en què la seva utilització sigui especialment apropiada. El sistema detector ha d'originar senyals d'alarma acústics i òptics, tots dos diferents dels de qualsevol altre sistema no indicador d'incendis, a tants llocs com sigui necessari per assegurar que siguin escoltats i vistos en el pont de navegació i per un oficial de màquines responsable.

Quan en el pont de navegació no hi hagi dotació, l'alarma ha de sonar en un lloc en què estigui de servei un tripulant responsable.

Una vegada instal·lat, el sistema ha de ser objecte de proves en condicions diverses de ventilació i de funcionament de les màquines.»;

n) La regla II-2/B/14.1.1.2 se substitueix pel text següent:

«2 El que disposen les regles II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 i II-2/B/9a per mantenir la integritat de les zones verticals s'ha d'aplicar igualment a cobertes i mampares que separin entre si les zones horitzontals i aquestes de la resta del vaixell.»;

o) La regla II-2/B/14.1.2.2 se substitueix pel text següent:

«2 En els vaixells nous de passatge construïts abans de l'1 de gener de 2018 que no transportin més de 36 passatgers i en els vaixells existents de classe B que transportin més de 36 passatgers, les mampares límit dels espais de categoria especial han d'estar aïllades segons el que estipula per als espais de categoria 11 la taula 5.1 de la regla II-2/B/5, i les cobertes que constitueixen els límits horitzontals segons el que estipula per als espais de categoria 11 la taula 5.2 de la regla II-2/B/5. En els vaixells construïts a partir de l'1 de gener de 2018 que no transportin més de 36 passatgers, les mampares límit dels espais de categoria especial han d'estar aïllades segons el que estipula per als espais de categoria 11 la taula 5.1a de la regla II-2/B/5, i les cobertes que constitueixen els límits horitzontals segons el que estipula per als espais de categoria 11 la taula 5.2a de la regla II-2/B/5.».

Tres. En el capítol III:

a) la taula de la regla III/2.6 se substitueix pel text següent:

«Espais	B		C		D	
Nombre de persones (N) Nombre de passatgers (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Capacitat de les embarcacions de supervivència ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
– vaixells existents	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
– vaixells nous	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Bots de rescat ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1
Espais	B		C		D	
Nombre de persones (N) Nombre de passatgers (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Cèrcols salvavides ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Armillas salvavides ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Armillas salvavides per a nens ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Armillas salvavides per a nadons ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Bengales per a senyals de socors ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Aparells llançacaps ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	–	–
Transponedors de radar	1	1	1	1	1	1
Aparells radiotelefònics bidireccionals d'ones mètriques	3	3	3	3	3	2

(1) Les embarcacions de supervivència poden ser bots salvavides o barques salvavides, o una combinació de totes dues, de conformitat amb les disposicions de la regla III/2.2. Quan estigui justificat perquè els viatges s'efectuïn en aigües abrigades o per una àrea d'operació amb condicions climàtiques favorables, tenint en

compte les recomanacions de la Circular MSC/Circ.1046 de l'OMI, l'Administració de l'Estat d'abanderament pot acceptar, sempre que no s'hi oposi l'Estat membre d'acollida:

a) barques inflables reversibles obertes que no compleixin les prescripcions de les seccions 4.2 o 4.3 del Codi IDS, sempre que siguin completament conformes a les prescripcions de l'annex 10 del Codi de naus de gran velocitat de 1994 i, pel que fa als vaixells construïts l'1 de gener de 2012 o posteriorment, de l'annex 11 del Codi de naus de gran velocitat, 2000;

b) les barques salvavides que no compleixin les prescripcions dels punts 4.2.2.2.1 i 4.2.2.2.2 del Codi IDS sobre aïllament contra el fred del terra de la barca.

Les barques de supervivència dels vaixells de les classes B, C i D existents han de complir les regles aplicables pertinents als vaixells existents del Conveni SOLAS, 1974, en la versió esmenada el 17 de març de 1998. Els vaixells de passatge de transbord rodat han de complir les prescripcions de la regla III/5-1, segons que correspongui.

Les barques salvavides prescrites per la taula i els seus dispositius de posada a flor d'aigua corresponents, si escau, es poden substituir per un o diversos sistemes d'evacuació marina de capacitat equivalent de conformitat amb la secció 6.2 del Codi IDS.

(2) En la mesura que sigui possible, les embarcacions de supervivència han d'estar distribuïdes uniformement a totes dues bandes del vaixell.

(3) La capacitat total/agregada de les embarcacions de supervivència, incloses les barques salvavides suplementàries, ha de correspondre al que prescriu la taula anterior, és a dir, $1,10N = 110\%$ i $1,25N = 125\%$ del nombre total de persones (N) que el vaixell està autoritzat a transportar. S'ha de transportar un nombre suficient d'embarcacions de supervivència per garantir que, en cas que una de les embarcacions esmentades es perdi o es torni inservible, les altres siguin suficients per donar cabuda al nombre total de persones que el vaixell estigui certificat per transportar. Si no es compleix el que disposa la regla III/7.5 en matèria d'estiba, es poden prescriure barques salvavides suplementàries.

(4) El nombre de bots salvavides o bots de rescat ha de ser suficient per fer possible que totes les persones que hi pugui haver a bord abandonin el vaixell sense que sigui necessari que cada bot salvavides o de rescat reuneixi més de nou barques.

(5) Els dispositius de posada a flor d'aigua dels bots de rescat han de complir les prescripcions de la regla III/10.

Els bots de rescat que compleixin les prescripcions de les seccions 4.5 o 4.6 del Codi IDS s'han de poder comptabilitzar en la capacitat agregada d'embarcacions de supervivència especificada a la taula.

Un bot salvavides es pot acceptar com a bot de rescat a condició que compleixi, tant el bot com els seus mitjans de posada a flor d'aigua i recuperació, les prescripcions corresponents als bots de rescat.

Almenys un dels bots de rescat dels vaixells de passatge de transbord rodat ha de ser un bot de rescat ràpid que compleixi les prescripcions de la regla III/5-1.3.

Quan l'Administració de l'Estat d'abanderament consideri que la instal·lació d'un bot de rescat o un bot de rescat ràpid a bord d'un vaixell sigui físicament impossible, el vaixell pot quedar exempt de l'obligació de portar aquests bots, sempre que compleixi totes les prescripcions següents:

a) la disposició del vaixell permet recuperar de l'aigua una persona que necessiti auxili;
b) la recuperació de la persona que necessiti auxili es pot observar des del pont de navegació; i
c) el vaixell és suficientment maniobrable perquè s'aproximi i recuperi persones en les pitjors condicions que es puguin preveure.

(6) A cada banda del vaixell hi ha d'haver com a mínim un cercol salvavides proveït d'una rabissa flotant d'una longitud igual almenys al doble de l'altura a la qual vagi estibat per sobre de la flotació corresponent al calat mínim en aigua de mar o a 30 m, si aquest valor és superior.

Dos cercols salvavides han d'anar proveïts de senyals fumígens de funcionament automàtic i d'artefactes lluminosos d'encesa automàtica i s'han de poder deixar anar ràpidament des del pont de navegació. Els cercols salvavides restants han d'anar proveïts d'artefactes lluminosos d'encesa automàtica, d'acord amb el que disposa el punt 2.1.2 del Codi IDS.

(7) Les bengales de socors, que han de ser conformes a les prescripcions de la secció 3.1 del Codi IDS, s'han d'estibar al pont de navegació o a la posició de govern.

(8) Cada persona que hagi de treballar a bord en zones exposades ha d'anar proveïda d'una armilla salvavides. Aquestes armilles salvavides s'han de poder comptabilitzar dins del nombre total d'armilles salvavides que prescriu aquesta Directiva.

(9) S'ha de proveir un nombre d'armilles salvavides per a nens, almenys, igual al 10% del total de passatgers que vagin a bord, o un nombre més gran, si és necessari, de manera que hi hagi una armilla salvavides per a cada nen.

(10) S'ha de proveir un nombre d'armilles salvavides per a nadons, almenys, igual al 2,5% del total de passatgers que vagin a bord, o un nombre més gran, si és necessari, de manera que hi hagi una armilla salvavides per a cada nadó.

(11) Tots els vaixells han de portar un nombre suficient d'armilles salvavides per a les persones encarregades de la guàrdia i per utilitzar-los en els llocs d'embarcacions de supervivència allunyats. Les armilles salvavides destinades a les persones encarregades de la guàrdia s'han d'estibar al pont, la cambra de control de màquines i qualsevol altre lloc que tingui dotació de guàrdia. Tots els vaixells de passatge han d'observar les disposicions de les notes 12 i 13 no més tard del primer reconeixement periòdic efectuat després de l'1 de gener de 2012.

(12) Si les armelles salvavides proveïdes per a adults no estan projectades per a persones amb un pes de fins a 140 kg i un contorn de pit de fins a 1.750 mm, s'ha de proveir a bord un nombre suficient d'accessoris adequats perquè es puguin assegurar a aquestes persones.

(13) A tots els vaixells de passatge de transbord rodat, totes les armelles salvavides han d'anar proveïdes d'un llum que compleixi el que disposa el punt 2.2.3 del Codi IDS. Tots els vaixells de passatge de transbord rodat han d'observar les prescripcions de la regla III/5.5.2.

(14) Els vaixells d'eslora inferior a 24 m no estan obligats a portar aparells llançacaps a bord.»

b) S'afegeix la regla III/9/2.a següent:

«2a No més tard de la primera entrada en un dic sec programada després de l'1 de gener de 2018, ni tampoc més tard de l'1 de juliol de 2019, els mecanismes d'afluixada amb càrrega de bots salvavides que no siguin conformes al que disposen els paràgrafs 4.4.7.6.4 a 4.4.7.6.6 del Codi IDS s'han de substituir per equips conformes al Codi (*).

(*) Remeteu-vos a les directrius per a l'avaluació i la substitució dels sistemes d'afluixada i recuperació dels bots salvavides (MSC.1/Circ.1392)»;

c) S'afegeix la regla III/10a següent:

«10a Rescat de persones de l'aigua

VAIXELLS DE CLASSES B, C I D CONSTRUÏTS A PARTIR DE L'1 DE GENER DE 2018

1 Tots els vaixells han de tenir plans i procediments específics per al rescat de persones de l'aigua, tenint en compte les directrius elaborades per l'OMI (*). En els plans i procediments s'ha d'indicar l'equip previst perquè s'utilitzi amb finalitats del rescat i les mesures que s'han d'adoptar per reduir al mínim els riscos al personal de bord que participa en les operacions de rescat. Els vaixells construïts abans de l'1 de gener de 2018 han de complir aquesta prescripció com a molt tard quan s'efectuï el primer reconeixement periòdic o el primer reconeixement de renovació de l'equip de seguretat.

2 Es considera que els vaixells de passatge de transbord rodat que s'ajusten al que disposa la regla III/5-1.4 compleixen la present regla.

(*) Directrius per a l'elaboració de plans i procediments per al rescat de persones de l'aigua (MSC.1/Circ. 1447).»;

d) S'afegeix la regla III/13.9 següent:

«.9 Els tripulants que tinguin responsabilitats quant a l'entrada o el salvament en espais tancats han de participar en un exercici d'entrada i salvament en un espai tancat, que s'ha de dur a terme a bord del vaixell amb la periodicitat establerta per l'Administració, que ha de ser, com a mínim, anual..1 Exercicis d'entrada i salvament en espais tancats.

1. Els exercicis d'entrada i salvament en espais tancats s'han de planejar i dur a terme de manera segura, tenint en compte, segons que correspongui, les orientacions que figuren a les recomanacions elaborades per l'OMI (*).

2. Qualsevol exercici d'entrada i salvament en un espai tancat ha d'incloure:

1. la comprovació i utilització de l'equip de protecció personal prescrit per a l'entrada;

2. la comprovació i utilització de l'equip i els procediments de comunicacions;

(*) Remeteu-vos a les recomanacions revisades relatives a l'entrada en espais tancats a bord dels vaixells, adoptades per l'OMI mitjançant la Resolució A.1050(27).»;

3. la comprovació i la utilització d'instruments per mesurar l'atmosfera en espais tancats;
4. la comprovació i utilització de l'equip i els procediments de salvament; i
5. les instruccions en tècniques de primers auxilis i

f) S'afegeix la regla III/14 següent:

«14 Anotacions (R 19.5)

VAIXELLS NOUS I EXISTENTS DE CLASSES B, C I D:

1 S'han d'anotar en el diari de navegació que prescrigui l'Administració les dates en què es passi revista i els detalls dels exercicis d'abandonament de la nau i de lluita contra incendis, dels exercicis amb altres dispositius de salvament, dels exercicis d'entrada i salvament en espais tancats i de la formació impartida a bord. Si no s'efectua en la seva totalitat una revista, un exercici o una sessió de formació en el moment fixat, s'ha de fer constar en el diari de navegació, i s'hi han d'indicar les circumstàncies que van concórrer i la part de la revista, l'exercici o la sessió de formació que es va portar a terme.»

Disposició derogatòria. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquesta Ordre, la contravinguin o hi siguin incompatibles.

Disposició final primera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquesta Ordre s'incorpora al nostre ordenament intern la Directiva (UE) 2016/844 de la Comissió, per la qual es modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlament Europeu i del Consell sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge.

Disposició final segona. *Títol competencial.*

Aquesta Ordre es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat competència exclusiva en matèria de marina mercant.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor el 30 de juny de 2017.

Madrid, 21 d'abril de 2017.–El ministre de Foment, Iñigo Joaquín de la Serna Hernáiz.