

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

15972 *Reial decret 596/2019, de 18 d'octubre, pel qual es modifica 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.*

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 intern espanyol la Directiva 98/18/CE del Consell, de 17 de març, 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 realitzin serveis entre ports nacionals, sigui quina sigui la bandera que enarborin.

La directiva esmentada ha estat modificada successivament per altres posteriors, entre les quals cal citar la Directiva 2002/25/CE de la Comissió, de 5 de març, la Directiva 2003/24/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 14 d'abril i la Directiva 2003/75/CE, de la Comissió, de 29 de juliol, que s'han incorporat a l'ordenament jurídic espanyol pels corresponents reials decrets de modificació parcial del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol.

El 6 de maig de 2009 es va aprovar, pel Parlament Europeu i el Consell, la Directiva 2009/45/CE sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge, com a versió refosa de les anteriors, i que va derogar la Directiva 98/18/CE del Consell, de 17 de març.

L'última actualització de la Directiva 2009/45/CE del Parlament Europeu i el Consell, de 6 de maig, s'ha produït amb l'aprovació de la Directiva (UE) 2017/2108 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de novembre de 2017, per la qual es modifica la Directiva 2009/45/CE sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge.

Aquest Reial decret té com a finalitat incorporar a l'ordenament nacional la Directiva 2017/2108, del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de novembre, i introdueix les corresponents modificacions al Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol.

Entre les novetats més importants que s'introdueixen en la norma esmentada es poden destacar les següents: en primer terme, s'exclouen de l'àmbit d'aplicació del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, alguns tipus de vaixells, com ara les embarcacions auxiliars, els vaixells de vela i els vaixells que transportin personal especialitzat que no es dediqui a les activitats mercantils pròpies del vaixell.

D'altra banda, es porta a terme una regulació transitòria per als vaixells d'alumini, tenint en compte les seves característiques especials i les conseqüències costoses que suposaria l'aplicació plena del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, als vaixells esmentats.

Així mateix, l'experiència ha demostrat que és més raonable l'exclusió dels vaixells de passatge de menys de 24 metres de l'aplicació del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, en considerar-se molt desproporcionat aplicar-los els requeriments i les exigències que estan dissenyats i concebuts per als vaixells de passatge de major eslora, i tenint en compte, a més, que aquests vaixells de menys de 24 metres es fabriquen principalment amb materials diferents de l'acer.

A més, s'ha considerat més operatiu simplificar i racionalitzar les definicions de les zones marítimes del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, i suprimint-ne els criteris redundants o inadequats.

En aquesta normativa, a més, es valora especialment el factor humà com a clau de la seguretat marítima, per la qual cosa es prenen en consideració els estrets vincles que hi ha entre la seguretat de la navegació, la vida a bord del vaixell, les condicions de treball en aquest i la formació de la tripulació.

També s'articulen altres mesures tècniques i jurídiques de menys importància per posar al dia alguns aspectes complementaris de la Directiva 2009/45/CE del Parlament Europeu i el Consell, de 6 de maig.

Finalment, cal assenyalar que la incorporació a l'ordenament jurídic espanyol de la Directiva 2017/2108 (UE) mitjançant aquest Reial decret s'ajusta als criteris de necessitat, eficiència, proporcionalitat, seguretat jurídica i transparència que integren els principis de bona regulació que preveu l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques.

En efecte, es pretén incorporar a l'ordenament jurídic espanyol una directiva a la qual cosa Espanya hi està obligada en virtut de la seva pertinença a la Unió Europea i de l'assumpció consegüent del cabal comunitari. La transposició mitjançant una norma reglamentària amb rang de Reial decret obeeix al fet que hi ha una llei formal habilitadora la disposició final segona, apartat 1 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, així com que no hi ha normes internes espanyoles de rang superior al de Reial decret que es puguin veure afectades per la directiva i que es pretén, precisament, modificar un Reial decret.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les competències exclusives atribuïdes a l'Estat per l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola en matèria de marina mercant.

Les consideracions anteriors comporten el compliment dels criteris de necessitat, eficiència i proporcionalitat.

En el procediment d'elaboració de la norma s'han seguit els tràmits establerts legalment i s'han substanciat la consulta prèvia preceptiva i el tràmit d'audiència als ciutadans.

L'aprovació d'aquest Reial decret es pot enquadrar en el supòsit general que preveu l'article 24.3 de la Llei 50/1997, de 27 de desembre, del Govern, relatiu a les potestats del Govern en funcions, ja que es tracta d'una reglamentació de caràcter eminentment tècnic, de les prescripcions de la qual no és pot inferir el condicionament de les orientacions polítiques que pugui adoptar el proper Govern amb plens poders. Al seu torn, d'acord amb l'objecte de la norma, concorren raons d'interès general, tant per incorporar a l'ordenament jurídic espanyol una Directiva comunitària europea com pel fet que la seva aprovació implica una millora en la seguretat en la navegació marítima.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 18 d'octubre de 2019,

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.*

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, queda modificat de la manera següent:

U. L'article 2 té la redacció següent:

«Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret s'aplica als vaixells de passatge nous o existents, d'una eslora igual o superior a 24 metres i a les naus de passatge de gran velocitat, sigui quin sigui el pavelló que enarborin, que facin viatges nacionals des de ports espanyols o entre aquests ports.

2. Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret els vaixells de passatge següents o les naus de passatge de gran velocitat:

- a) Els vaixells afectes al servei de la defensa nacional.
- b) Els vaixells que no tinguin mitjans de propulsió propis.

c) Els vaixells construïts amb materials diferents de l'acer o equivalent i no coberts per les normes relatives a les naus de gran velocitat, resolucions MSC. 36(63) o MSC.97(73), del Comitè de Seguretat Marítima de l'Organització Marítima Internacional (OMI) o naus de sustentació dinàmica [Resolució A.373 (X)], de la mateixa organització.

d) Els vaixells de fusta i de construcció primitiva.

e) Els vaixells o embarcacions d'esbarjo.

f) Els vaixells utilitzats exclusivament en zones portuàries.

g) Els vaixells o embarcacions de vela.

h) Els vaixells tradicionals.

i) Els vaixells de servei per a instal·lacions en alta mar o embarcacions auxiliars.

j) Les naus de passatge de gran velocitat quan siguin utilitzades exclusivament en zones portuàries o que siguin vaixells de servei per a instal·lacions en alta mar.»

Dos. L'article 3 queda redactat de la manera següent:

«Article 3. *Definicions.*

A efectes del que disposa aquest Reial decret, s'entén per:

a) "Convenis internacionals": els convenis següents, inclosos els seus protocols i modificacions, és a dir, en les seves versions actualitzades:

1r) El Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana en el mar de 1974 (Conveni SOLAS de 1974), i

2n) El Conveni Internacional sobre línies de càrrega de 1966.

b) "Codi d'estabilitat sense avaria": el codi d'estabilitat sense avaria per a tots els tipus de vaixells regits pels instruments de l'OMI que conté la Resolució A.749 (18), de 4 de novembre de 1993, o el Codi internacional d'estabilitat sense avaria, 2008, que conté la Resolució MSC.267 (85) de l'OMI, de 4 de desembre de 2008, en les seves versions actualitzades.

c) "Codi de naus de gran velocitat": el Codi internacional de seguretat per a les naus de gran velocitat que conté la Resolució MSC. 36 (63) de l'OMI de 20 de maig de 1994 o el Codi internacional de seguretat per a naus de gran velocitat de 2000 (Codi NGV 2000), que conté la Resolució MSC.97 (73) de l'OMI de desembre de 2000, en la seva forma esmenada.

d) "SMSSM": el Sistema Mundial de Socors i Seguretat Marítima, segons preveu el capítol IV del Conveni SOLAS de 1974, en la seva versió vigent.

e) "Vaixell de passatge": vaixell mercant que transporta més de 12 passatgers.

f) "Vaixell de passatge de transbordament rodat": un vaixell que transporta més de 12 passatgers i que compta amb espais per a càrrega de transport rodat o bé espais de categoria especial segons la definició que en dona la regla II-2/A/2 que recull l'annex I.

g) "Nau de passatge de gran velocitat": la nau de gran velocitat que defineix la regla 1 del capítol X del Conveni SOLAS de 1974, en la seva versió vigent, que transporti més de 12 passatgers. No es consideren naus de passatge de gran velocitat els vaixells de passatge que facin travessies nacionals en zones marítimes de classe B, C o D, quan concorrin les circumstàncies següents:

1r) El seu desplaçament corresponent a la flotació de projecte sigui inferior a 500 m³.

2n) La seva velocitat màxima, tal com es defineix en el punt 1.4.30 del Codi de naus de gran velocitat, 1994, i en la regla 1.4.38 del Codi de naus de gran velocitat, 2000, no sobrepassi els 20 nusos.

h) “Vaixell nou”: vaixell de passatge amb una quilla que estigui col·locada o que es trobi en una fase de construcció equivalent posteriorment al 30 de juny de 1998.

S’entén que un vaixell està en fase de construcció equivalent quan:

1r) S’ha iniciat la construcció identificable com a pròpia d’un vaixell concret, o

2n) Ha començat el muntatge del vaixell que suposi la utilització, com a mínim, de 50 tones del total estimat del material estructural, o un 1 per 100 d’aquest total, si el segon valor és menor.

i) “Vaixell existent”: vaixell que no sigui nou d’acord amb el que preveu la lletra anterior.

j) “Antiguitat”: l’antiguitat d’un vaixell, expressada en el nombre d’anys transcorreguts des de la data del seu lliurament.

k) “Reparacions, alteracions i modificacions importants”: alguna de les accions següents:

1r) Qualsevol canvi que alteri considerablement les dimensions del vaixell, com la seva prolongació mitjançant l’addició d’un cos intermedi.

2n) Qualsevol canvi que alteri considerablement la capacitat de càrrega de passatgers d’un vaixell, com la conversió de la coberta per a vehicles en allotjament per a passatgers.

3r) Qualsevol canvi que incrementi considerablement la vida de servei del vaixell, com la renovació de l’allotjament de passatgers en tota una coberta,

4t) Qualsevol conversió de qualsevol tipus de vaixell en vaixell de passatge.

l) “Passatgers”: les persones que vagin a bord d’un vaixell, llevat dels nens menors d’un any, el capità i els membres de la tripulació, així com les persones empleades o que treballin a bord del vaixell en qualsevol tasca que estigui relacionada amb les activitats del vaixell.

m) “Eslora del vaixell”: es considera eslora del vaixell, llevat que s’indiqui expressament el contrari, el 96 per 100 de la longitud total d’una flotació situada al 85 per 100 del menor puntal de traçat mesurat des del cantell superior de la quilla, o la longitud des de la cara de proa fins a l’eix de la metxa del timó al llarg de la flotació esmentada, si aquesta última mesura és més gran. En els vaixells de quilla inclinada, la flotació sobre la qual s’ha de mesurar aquesta longitud ha de ser paral·lela a la flotació de projecte.

n) “Altura de proa”: és la que defineix la regla 39 del Conveni internacional sobre línies de màxima càrrega de 1966.

o) “Vaixell amb coberta completa”: el vaixell proveït d’una coberta completa, exposada a la intempèrie i al mar, dotada de mitjans permanents de tancament de totes les obertures en la seva part exposada a la intempèrie i per sota de la qual totes les obertures existents en els costats del vaixell estan proveïdes, com a mínim, de mitjans permanents de tancament estanques a la intempèrie.

La coberta completa pot ser una coberta estanca a l’aigua o bé una estructura equivalent composta per una coberta no estanca a l’aigua protegida íntegrament per una estructura estanca a la intempèrie d’una resistència adequada per mantenir aquesta estanquitat i dotada de dispositius que permetin tancar les obertures de manera estanca a la intempèrie.

p) “Zones marítimes”: les zones definides de conformitat amb el que estableix l’article 4.

No obstant això, i a efectes d’aplicació de les disposicions en matèria de radiocomunicacions, es consideren zones marítimes les que defineix la regla 2 del capítol IV del Conveni SOLAS de 1974.

q) “Lloc d’abric”: qualsevol zona protegida naturalment o artificial en què es pugui refugiar un vaixell o nau en cas de perill.

r) “Organització reconeguda”: una organització reconeguda d’acord amb el Reial decret 877/2011, de 24 de juny, sobre regles i estàndards comuns per a les

organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells i per a les activitats corresponents de l'Administració marítima.

s) "Organització reconeguda": una organització reconeguda de conformitat amb el Reglament (CE) núm. 391/2009 del Parlament Europeu i del Consell.

t) "Altura característica de les onades": l'altura mitjana del terç de les onades d'una altura més gran observades durant un període determinat.

u) "Viatge nacional": qualsevol viatge per aigües marítimes entre un port d'un Estat membre de la Unió Europea i el mateix port o un altre port situat en el mateix Estat membre de la Unió Europea.

v) "Zona portuària": l'espai marítim que inclou les zones de serveis dels ports situats en el litoral espanyol, determinades d'acord amb el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, o per la normativa corresponent de les comunitats autònomes sobre la matèria.

w) "Estat rector del port": l'Estat membre en el territori del qual hi hagi el port o els ports entre els quals efectua una travessia nacional un vaixell o una nau que enarbora el pavelló d'un altre Estat membre.

x) "Persona amb mobilitat reduïda": qualsevol persona que tingui dificultats particulars per utilitzar els transports públics, incloses les persones d'edat avançada, les persones amb discapacitat, les persones que pateixin minusvaldeses sensorials, les persones en cadira de rodes, les dones embarassades i les persones que acompanyin nens de curta edat.

z) "Vaixell o embarcació de vela": qualsevol vaixell impulsat per veles, encara que estigui equipat amb propulsió mecànica per a fins auxiliars i d'emergència.

z bis) "Material equivalent": aliatge d'alumini o de qualsevol altre material incombustible que, per sí o a causa de l'aïllament de què vagi proveït, manté unes propietats estructurals i d'integritat equivalents a les de l'acer després de la superació pertinent de l'assaig estàndard d'exposició al foc.

z ter) "Assaig estàndard d'exposició al foc": aquell en què unes mostres de les mampares o les cobertes objecte de l'assaig se sotmeten en un forn de proves a temperatures que corresponen aproximadament a les de la corba estàndard temps-temperatura, de conformitat amb el mètode de prova que especifica el Codi internacional per a l'aplicació de procediments d'assaig d'exposició al foc, que recull la Resolució MSC.307 (88) de l'OMI, de 3 de desembre de 2010, en la seva versió actualitzada.

z quater) "Vaixells tradicionals": qualsevol classe de vaixells de passatge històrics dissenyats abans de 1965, i les seves rèpliques, construïts predominantment amb els materials originals, així com els dissenyats per fomentar i promoure els oficis tradicionals i la nàutica, que serveixen com a monuments culturals vius, maniobrats d'acord amb els principis de la nàutica i la tècnica tradicionals.

z quinquies) "Vaixell o embarcació d'esbarjo": un vaixell o una embarcació que no s'utilitzi amb fins comercials, independentment del seu mitjà de propulsió.

z sexties) "Embarcació auxiliar": qualsevol embarcació transportada en un vaixell per traslladar més de dotze passatgers des d'un vaixell de passatge amarrat a port i viceversa.

z septies) "Vaixell de servei per a instal·lacions en alta mar": qualsevol vaixell utilitzat per transportar i allotjar personal d'una activitat industrial que no treballi a bord i que no sigui essencial per a l'activitat del vaixell.

z octies) "Nau de servei per a instal·lacions en alta mar": qualsevol nau utilitzada per transportar i allotjar personal d'una activitat industrial que no treballi a bord i que no sigui essencial per a l'activitat econòmica de la nau.»

Tres. L'article 4 queda redactat de la manera següent:

«Article 4. *Classificació de les zones marítimes i classes de vaixells de passatge.*

1. Les zones marítimes es divideixen en les categories següents:

Zona A: zona marítima situada fora de les zones B, C i D.

Zona B: zona marítima les coordenades geogràfiques de la qual no estiguin a més de 20 milles de la línia de la costa, comptades a l'altura mitjana de la marea i que estigui situada fora de les zones C i D.

Zona C: zona marítima les coordenades geogràfiques de la qual no estiguin a més de 5 milles de la línia de la costa, comptades a l'altura mitjana de la marea, però que estigui situada fora de la zona D, si n'hi ha, i en la qual a més, la probabilitat que se superi una altura característica de les onades de 2,5 metres ha de ser inferior al 10% en un període d'un any si el vaixell s'utilitza tot l'any, o en un període determinat si ha de prestar un servei estacional com, per exemple, a l'estiu.

Zona D: zona marítima les coordenades geogràfiques de la qual no estiguin situades a més de 3 milles de la línia de la costa, comptades a l'altura mitjana de la marea i en la qual a més, la probabilitat que se superi una altura característica de les onades d'1,5 metres ha de ser inferior al 10% en un període d'un any si el vaixell s'utilitza tot l'any, o en un període determinat si ha de prestar un servei estacional com, per exemple, l'estiu.

2. La Direcció General de la Marina Mercant:

a) Ha d'establir i actualitzar, quan sigui necessari, una llista de les zones marítimes sota la seva jurisdicció.

b) Ha de determinar el límit interior de la zona marítima més proper a la línia de costa espanyola;

c) Ha de publicar la llista en una base de dades pública que es pot consultar en el lloc d'internet del Ministeri de Foment <https://www.fomento.es>

3. Els vaixells de passatge es divideixen en les classes següents, segons les zones en què puguin navegar:

Classe A: vaixells de passatge que fan travessies nacionals per zones A, B, C i D.

Classe B: vaixells de passatge que fan travessies nacionals per zones B, C i D.

Classe C: vaixells de passatge que fan travessies nacionals per zones C i D.

Classe D: vaixells de passatge que fan travessies nacionals per la zona D.

4. Per a les naus de passatge de gran velocitat són aplicables les categories definides en el capítol 1, apartats 1.4.10 i 1.4.11, del Codi de naus de gran velocitat de 1994, o en el capítol 1, apartats 1.4.12 i 1.4.13, del Codi de naus de gran velocitat de 2000.»

Quatre. L'article 5 queda redactat de la manera següent:

«Article 5. *Equips marins.*

Qualsevol equip marí que compleixi els requisits que estableix el Reial decret 701/2016, de 23 de desembre, pel qual es regulen els requisits que han de complir els equips marins destinats a ser embarcats en els vaixells es considera conforme amb el que disposa aquest Reial decret.»

Cinc. L'article 6 té la redacció següent:

«Article 6. *Prescripcions de seguretat dels vaixells de passatge nous i existents.*

1. Els vaixells de passatge, nous i existents, de qualsevol classe, han de complir les mesures de seguretat següents:

a) El buc, la maquinària principal i auxiliar i les instal·lacions elèctriques i automàtiques s'han de construir i mantenir d'acord amb les normes especificades per la seva classificació respectiva en les disposicions dictades per una organització reconeguda o altres d'equivalents utilitzades per l'administració marítima, d'acord amb el que preveu el Reial decret 877/2011, de 24 de juny, sobre regles i estàndards comuns per a les organitzacions d'inspecció i reconeixement de vaixells i per a les activitats corresponents de l'Administració marítima.

b) S'aplica el que disposen els capítols IV, V i VI del Conveni SOLAS de 1974, pel que fa al Sistema Mundial de Socors i Seguretat Marítima (SMSSM).

c) Als aparells nàutics els és aplicable el que disposen les regles 17, 18, 19, 20 i 21 del capítol V del Conveni SOLAS, 1974, en la seva versió vigent. Els aparells nàutics de bord enumerats en l'annex del Reglament d'execució (UE) 2017/306 de la Comissió de 6 de febrer de 2017, pel qual s'indiquen els requisits de disseny, construcció i rendiment i les normes d'assaig per a equips marins es consideren conformes amb les prescripcions per a l'aprovació de la Regla 18.1 del capítol V del Conveni SOLAS, 1974.

2. Les reparacions, canvis i modificacions d'importància en vaixells nous i existents, així com en els seus corresponents equipaments, han de complir les prescripcions relatives als vaixells nous que estableix l'article 7.1.a), sempre tenint en compte que els canvis destinats exclusivament a millorar la flotabilitat no es consideren modificacions d'importància.»

Sis. L'article 6 bis. 1 té la redacció següent:

«1. Tots els vaixells de passatge de transbordament rodat de la classe C amb quilles col·locades a partir de l'1 d'octubre de 2004 o que estiguin en una fase similar de construcció a partir de l'1 d'octubre de 2004 i tots els vaixells de passatge de transbord rodat de les classes A i B han de complir el que disposen els articles 5, 7 i 8 del Reial decret 1861/2004, de 6 de setembre, sobre les prescripcions específiques d'estabilitat aplicables als vaixells de passatge de transbord rodat.»

Set. Se suprimeix l'apartat 2 de l'article 6 bis.

Vuit. Se suprimeix el paràgraf segon de l'apartat 3 de l'article 6 ter.

Nou. Se suprimeix la lletra b) de l'article 7.2 («Prescripcions del Conveni de Línies de càrrega»).

Deu. L'actual lletra c) de l'article 7.2 passa a ser la b), amb la redacció següent:

«b) Els vaixells de passatge nous de les classes A, B, C i D han de disposar d'una coberta completa.

No obstant el que disposa l'apartat a), els vaixells de passatge nous de la classe D queden exempts del requisit d'"altura mínima de proa" que estableix el Conveni Internacional sobre Línies de càrrega de 1966.»

Onze. L'apartat 3 de l'article 8 té la redacció següent:

«3. Els vaixells de passatge existents de classes C i D han de complir les prescripcions que els corresponguin de les que estableixen aquest Reglament i el capítol III del seu annex I. També han complir les normes que estableixi l'Administració de l'Estat d'abanderament, en aspectes no previstos en aquest Reglament. Aquestes últimes normes han de garantir un nivell de seguretat equivalent al que preveuen els capítols II-1 i II-2 de l'annex I, tenint en compte, per a això, les condicions operatives

locals específiques de les zones marítimes en què les classes de vaixells esmentades estan autoritzades a operar.

Perquè els vaixells de passatge existents de les classes C i D puguin fer viatges nacionals regulars en un altre Estat rector del port, l'Administració de l'Estat d'abanderament ha d'obtenir prèviament l'acord de l'Estat rector del port esmentat respecte a les normes esmentades.

Quan aquest viatge nacional es faci des de ports espanyols o entre aquests ports es requereix l'aprovació prèvia de la Direcció General de la Marina Mercant sobre les normes esmentades.»

Dotze. Se suprimeixen els apartats 4 i 5 de l'article 8.

Tretze. L'article 9.1.c) té la redacció següent:

«c) Compleixin íntegrament les prescripcions del Codi de seguretat per a naus de sustentació dinàmica (Codi NSD) que conté la Resolució A. 373 (10) d'OMI, en la seva versió actualitzada.»

Catorze. A l'article 9.3 on diu: «... d'acord amb la disposició addicional primera del Reial decret 2662/1998 d'11 de desembre sobre regles...» ha de dir: «... segons el que disposa la disposició addicional primera del Reial decret 877/2011 de 21 de juny sobre regles...»

Quinze. L'article 10.2 té la redacció següent:

«2. El Ministeri de Foment pot adoptar, seguint els procediments que estableix l'article 9 de la Directiva 2009/45/CE –en la seva versió modificada per l'article 1, 8), b) de la Directiva 2017/2108–, disposicions equivalents a determinats requisits específics d'aquest Reial decret, sempre que siguin com a mínim tan eficaces com els requisits esmentats.»

Setze. S'introdueixen les modificacions següents a l'article 11.

«a) En l'apartat 1 on diu: "Vaixells de passatge nous" ha de dir: "Vaixells de passatge nous i existents".

b) Se suprimeix l'apartat 2, i passen a reenumerar-se els actuals apartats 3, 4, 5, i 6 com a 2, 3, 4 i 5.

c) En el nou apartat 4 on diu: «... l'article 86.5 de la Llei 27/92 de 24 de novembre de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant », ha de dir: «... l'article 263, e) del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre (BOE de 26 de març de 2012).»

Disset. L'article 12 té la redacció següent:

«Article 12. *Certificats.*

1. Tots els vaixells de passatge nous i existents han d'estar proveïts d'un certificat de seguretat per a vaixell de passatge d'acord amb aquest Reial decret.

Aquest certificat s'ha d'ajustar al model que figura en l'annex II i ha de ser expedit per l'Administració de l'Estat d'abanderament, una vegada fet el reconeixement inicial amb resultat satisfactori, d'acord amb el que disposa l'apartat 1.a) de l'article 11.

2. El certificat de seguretat per a vaixell de passatge té un període màxim de validesa de dotze mesos, i l'Administració de l'Estat d'abanderament o, si s'escau, la Direcció General de la Marina Mercant poden prorrogar-ne la validesa per un període addicional d'un mes.

Quan es concedeixi una pròrroga al certificat assenyalat, aquesta pròrroga comença a comptar a partir de la data de caducitat del certificat.

El certificat de seguretat per vaixell de passatge es renova una vegada s'hagin fet amb resultat satisfactori els reconeixements periòdics que preveuen els apartats 1.b) i 2.b) de l'article 11, respectivament.

3. Quant a les naus de passatge de gran velocitat que compleixin les prescripcions del Codi de naus d'aquesta classe, han d'estar proveïdes d'un certificat de seguretat i d'un permís d'explotació de naus de gran velocitat. L'Administració de l'Estat d'abanderament ha d'expedir aquests certificats de seguretat i permisos d'explotació d'acord amb el que disposa el Codi de naus de gran velocitat.

Pel que fa a les naus de gran velocitat que compleixen el Codi de sustentació dinàmica (Codi CSD), han d'estar proveïdes d'un certificat CSD de construcció i equip, així com un permís CSD per operar. L'Administració de l'Estat d'abanderament ha d'expedir aquest certificat i aquest permís CSD.

La Direcció General de la Marina Mercant, abans d'expedir el permís d'explotació a les naus espanyoles de passatge de gran velocitat que hagin de fer travessies nacionals en un Estat rector del port, s'ha de posar d'acord amb les autoritats competents d'aquest Estat sobre les condicions operacionals aplicables relacionades amb la seva explotació en aquest Estat. La Direcció General de la Marina Mercant ha de fer constar en el permís d'explotació totes aquestes condicions.

4. Les mesures addicionals de seguretat, les equivalències i les exempcions concedides a un vaixell o nau de conformitat amb el que disposen els apartats 1, 2 i 3 de l'article 10, s'han de fer constar en el certificat del vaixell o de la nau.

5. L'Estat espanyol ha de reconèixer el certificat de seguretat i el permís d'utilització per a naus de gran velocitat expedits per un altre Estat membre de la Unió Europea a naus de passatge de gran velocitat que facin viatges nacionals, i el certificat de seguretat per a vaixells de passatge a què es refereix aquest article expedit per un altre Estat membre a vaixells de passatge que facin viatges nacionals.

Quan aquests certificats o aquests permisos siguin expedits per estats que no siguin membres de la Unió Europea, poden ser reconeguts amb l'aprovació prèvia de la seva conformitat per la Direcció General de la Marina Mercant.»

Divuit. L'article 13 té la redacció següent:

«Article 13. *Règim sancionador.*

1. L'incompliment per part dels vaixells de passatge inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret de les prescripcions de seguretat que s'hi estableixen, i quan ocasionin accidents amb danys per a les persones, constitueix una infracció administrativa molt greu, d'acord amb el que disposa l'article 308. 2. g) del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.

2. També constitueix infracció administrativa molt greu, de conformitat amb el que disposa l'article 308. 2. a) del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, la navegació sense que el vaixell tingui les condicions de navegabilitat degudes, que preveu aquest Reial decret, i que faci perillar la seva seguretat.

3. Constitueixen infraccions administratives greus, de conformitat amb l'article 307. 2. k) i ñ) del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant les conductes següents:

a) El fet que els navillers, capitans i patrons incompleixin les normes sobre reconeixements i certificacions del vaixell i els seus elements.

b) Les accions o les omissions que posin en perill la seguretat del vaixell o de la navegació.»

Dinou. Es crea una disposició transitòria amb el tenor següent:

«Disposició transitòria. *Vaixells construïts amb materials equivalents.*

Els vaixells construïts en un material equivalent amb anterioritat al 20 de desembre de 2017 han de complir les prescripcions d'aquest Reial decret abans del 22 de desembre de 2025.»

Vint. A l'annex I s'introdueixen els canvis següents:

a) Al capítol II-2, part A, punt 13, 1 el paràgraf primer se substitueix pel text següent:

«En tots els vaixells hi ha d'haver exposats de manera permanent, perquè els oficials es puguin orientar, plans de disposició general que mostrin clarament, per a cada coberta, els llocs de control, les diferents seccions de contenció d'incendis limitades per divisions de classe "A", les seccions limitades per divisions de classe "B" i detalls relatius als sistemes de detecció d'incendis i d'alarma contra incendis, instal·lació de ruixadors, dispositius extintors, mitjans d'accés als diferents compartiments, cobertes, etc., i el sistema de ventilació, amb detalls sobre la ubicació dels comandaments dels ventiladors i de les vàlvules de papallona, així com els números d'identificació dels ventiladors que hi hagi al servei de cada secció. O bé, si l'Administració ho considera oportú, els detalls precedents poden figurar en un fullet del qual s'ha de facilitar un exemplar a cada oficial i del qual sempre hi ha d'haver un exemplar a bord en un lloc accessible. Els plànols i els fullets s'han de mantenir al dia, i qualsevol canvi produït s'hi ha d'anotar tan aviat com sigui possible. L'exposició que continguin aquests plànols i fullets ha d'estar en l'idioma oficial de l'Estat d'abanderament. Si l'idioma no és l'anglès ni el francès, s'hi ha d'adjuntar una traducció en una d'aquestes dues llengües. Quan el vaixell faci travessies nacionals en un altre Estat membre, s'ha d'adjuntar una traducció en l'idioma oficial de l'Estat rector del port, en cas que aquest idioma no sigui ni l'anglès ni el francès.»

b) En el capítol III, epígraf 2, nota 1 del quadre, primer paràgraf, la part introductòria se substitueix pel text següent:

«Les embarcacions de supervivència poden ser bots salvavides o bots pneumàtics salvavides, o una combinació de totes dues, de conformitat amb el que disposa la regla III/2.2. Quan les travessies es duguin a terme per aigües abrigades o en condicions climàtiques favorables, i 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 rector del port.»

Disposició derogatòria. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Facultat de desplegament.*

S'autoritza el ministre de Foment a dictar les disposicions siguin necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició final segona. *Incorporació del dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al nostre ordenament intern la Directiva (UE) 2017/2108 del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es modifica la Directiva 2009/45/CE sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el dia 21 de desembre de 2019.

Oviedo, 18 d'octubre de 2019.

FELIPE R.

El ministre de Foment,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO