

# MINISTERIO DE FOMENTO

**2751** *REAL DECRETO 209/2004, do 6 de febreiro, polo que se modifica o Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois.* («BOE» 39, do 14-2-2004.)

Mediante o Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois, foi incorporada ao ordenamento xurídico interno a Directiva 98/18/CE do Consello, do 17 de marzo de 1998, que estableceu un conxunto de medidas para incrementar a seguridade do transporte marítimo e a prevención da contaminación do medio mariño aplicable a todos os buques de pasaxe novos e xa existentes ata ese momento que prestasen servizos nacionais.

Posteriormente, a Directiva 2002/25/CE da Comisión, do 5 de marzo de 2002, veu modificar a anterior norma comunitaria impondo outras modificacións dos equipamentos a bordo; en concreto, foi substituído todo o anexo I. Para a súa transposición ao ordenamento nacional foi aprobado o Real decreto 1423/2002, do 27 de decembro, polo que se modifica o Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo.

Por último, tras a aprobación da Directiva 2003/75/CE da Comisión, do 29 de xullo de 2003, pola que se modifica o anexo I da Directiva 98/18/CE do Consello, cómpre adaptar o noso ordenamento a esta última modificación. Así, este real decreto ten como finalidade incorporar ao ordenamento xurídico español esta norma comunitaria, que adapta as disposicións correspondentes do Convenio SOLAS ao conxunto da Unión Europea. Por este motivo, substitúese a sección 5-1 do capítulo III do anexo I do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, permitindo que as modificacións dos botes de rescate rápidos, as balsas salvavidas, os medios de salvamento e os chalecos salvavidas dos buques de transbordo rodado existentes se realicen no momento en que se leven a cabo reparacións de importancia ou alteracións, ou se substitúa o equipamento de salvamento.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 6 de febreiro de 2004,

DISPONGO:

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

A sección 5-1 do capítulo III do anexo I do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois substitúese polo texto do anexo deste real decreto.

**Disposición derogatoria única.** *Derrogación normativa.*

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

**Disposición derradeira primeira.** *Habilitación competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia recoñecida no artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución española.

**Disposición derradeira segunda.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 6 de febreiro de 2004.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,

FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## ANEXO

### «5-1 Prescricións aplicables aos buques de pasaxe de transbordo rodado (26)

#### BUQUES DE TRANSBORDO RODADO DAS CLASES B, C E D CONSTRUÍDOS ANTES DO 1 DE XANEIRO DE 2003

1 Os buques de pasaxe de transbordo rodado construídos antes do 1 de xaneiro de 2003 deberán cumprir os requisitos que se establecen nos puntos 6.2, 6.3, 6.4, 7, 8 e 9, como moi tarde na data do primeiro recoñecemento periódico despois do 1 de xaneiro de 2006. Antes desta data, os puntos 2, 3, 4 e 5 seranlles aplicables aos buques de transbordo rodado construídos antes do 1 de xaneiro de 2003. Non obstante o disposto anteriormente, cando nestes buques se substitúan os dispositivos ou medios de salvamento ou se efectúen reparacións, reformas ou modificacións de importancia que entrañen a substitución dos dispositivos ou medios de salvamento existentes, ou calquera adición a estes, os ditos dispositivos ou medios deberán cumprir os requisitos que establecen os puntos 6, 7, 8 e 9.

#### 2 Balsas salvavidas

- 1 As balsas salvavidas dos buques de pasaxe de transbordo rodado disporán de sistemas marítimos de evacuación que se axusten ao disposto na regra III/48.5 do Convenio SOLAS, en vigor o 17 de marzo de 1998, ou dispositivos de posta na auga que se axusten ao disposto na regra III/48.6 do mesmo convenio, en vigor o 17 de marzo de 1998, distribuídos uniformemente a cada costado do buque. Asegurarase a comunicación entre o posto de embarco e a plataforma.
- 2 Toda balsa salvavidas dun buque de pasaxe de transbordo rodado estará provista de medios de estiba de liberación automática que cumpran o disposto na regra III/23 do Convenio SOLAS, en vigor o 17 de marzo de 1998.
- 3 Toda balsa salvavidas dos buques de pasaxe de transbordo rodado estará dotada dunha rampla de acceso que cumpra o disposto, segundo proceda, nas regras III/39.4.1 ou III/40.4.1 do Convenio SOLAS, en vigor o 17 de marzo de 1998.
- 4 Toda balsa salvavidas dos buques de pasaxe de transbordo rodado endereitarase automaticamente ou ben será unha balsa reversible con capota abatible que sexa estable en mar encrespado e se poida utilizar de maneira segura tanto dereita coma envorcada. Poderanse permitir balsas reversibles sen capota sempre que a Administración do Estado de abandeiramento o considere apropiado, tendo en conta o abrigo das augas polas que se realizará a viaxe, as condicións climáticas favorables da zona e o período de utilización, a condición de que as ditas balsas cumpran integramente as prescricións do anexo 10 do Código de naves de gran velocidade.

No seu defecto, o buque levará balsas salvavidas endereitables automaticamente ou balsas reversibles con capota abatible, ademais da súa asignación habitual de balsas salvavidas, cuxa capacidade conxunta abonde para dar cabida ao 50% como mínimo das persoas que non caiban nos botes salvavidas. Esta capacidade adicional das balsas salvavidas virá determinada pola diferenza entre o número total de persoas a bordo e o número de persoas que caben nos botes salvavidas. Cada balsa será aprobada pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións da OMI na súa circular MSC/Circ.809.

### 3 Botes de rescate rápidos

- 1 Polo menos un dos botes de rescate dos buques de pasaxe de transbordo rodado será de tipo rápido e aprobado pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións aprobadas pola OMI na súa circular MSC/Circ.809.
- 2 Cada bote de rescate rápido disporá dun dispositivo de posta na auga idóneo aprobado pola Administración do Estado de abandeiramento. Ao aprobar tal dispositivo, a Administración do Estado de abandeiramento terá en conta que os botes de rescate rápidos están destinados a ser postos na auga e recuperados incluso en condicións meteorolóxicas moi desfavorables, así como tamén as recomendacións da OMI.
- 3 Polo menos dúas tripulacións por cada bote de rescate rápido recibirán formación e efectuarán exercicios periódicos, tendo en conta o estipulado na sección A-VI/2, táboa A-VI/2-2, "Especificacións das normas mínimas de competencia no manexo de botes de rescate rápidos" do Código de formación, titulación e garda para a xente do mar (STCW) e as recomendacións aprobadas pola OMI na súa Resolución A.771 (18), na súa versión emendada. Tamén se incluírán na formación e nos exercicios todos os aspectos do rescate, o manexo, a manobra e o funcionamento das ditas naves en diversas condicións e o seu endereitamento en caso de envorcadura.
- 4 En caso de que a disposición ou as dimensións dun buque de pasaxe de transbordo rodado existente sexan tales que impidan a instalación do bote de rescate rápido prescrito no punto 3.1, poderase instalar un bote dese tipo en lugar dun bote salvavidas existente que reúna os requisitos para se considerar bote de rescate ou bote para uso nunha emerxencia, sempre que se cumpran as condicións seguintes:
  - 1 Que o bote de rescate rápido instalado dispoña dun dispositivo de posta na auga que se axuste ao estipulado no punto 3.2.
  - 2 Que a capacidade das embarcacións de supervivencia perdida a causa da substitución antedita sexa compensada mediante a instalación de balsas salvavidas capaces de transportar polo menos un número de persoas igual ao que transportaría o bote salvavidas que se substitúe, e
  - 3 Que tales balsas salvavidas utilicen os dispositivos de posta na auga ou os sistemas marítimos de evacuación existentes.

### 4 Medios de rescate

- 1 Todo buque de pasaxe de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar da auga os superviventes e trasladalos desde os botes de rescate ou as embarcacións de supervivencia ao buque.

- 2 O medio para trasladar os superviventes poderá formar parte dun sistema marítimo de evacuación ou dun sistema previsto para fins de salvamento. Estes medios serán aprobados pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións da OMI na súa circular MSC/Circ.810.
- 3 Se a rampla dun sistema marítimo de evacuación constitúe un medio para trasladar os superviventes desde a plataforma á cuberta do buque, a rampla estará dotada de pasamáns ou escadas que faciliten a subida por ela.

### 5 Chalecos salvavidas

- 1 Non obstante o prescrito nas regras III/7.2 e III/22.2 do Convenio SOLAS, disporase un número suficiente de chalecos salvavidas nas proximidades dos postos de reunión para que os pasaxeiros non teñan que regresar aos seus camarotes a recoller os chalecos.
- 2 Nos buques de pasaxe de transbordo rodado, todos os chalecos salvavidas irán provistos dunha luz que cumpra o disposto na regra III/32.2 do Convenio SOLAS, en vigor o 17 de marzo de 1998.

### BUQUES DE TRANSBORDO RODADO DAS CLASES B, C E D CONSTRUIDOS DESPOIS DO 1 DE XANEIRO DE 2003

### 6 Balsas salvavidas

- 1 As balsas salvavidas dos buques de pasaxe de transbordo rodado disporán de sistemas marítimos de evacuación que se axusten ao disposto na sección 6.2 do Código LSA ou dispositivos de posta na auga que se axusten ao disposto no punto 6.1.5 do Código LSA, distribuídos uniformemente a cada costado do buque. Asegurarase a comunicación entre o posto de embarco e a plataforma.
- 2 Toda balsa salvavidas dun buque de pasaxe de transbordo rodado estará provista de medios de estiba de liberación automática que cumpran o disposto na regra III/13.4 do Convenio SOLAS.
- 3 Toda balsa salvavidas dos buques de pasaxe de transbordo rodado estará dotada dunha rampla de acceso que cumpra o disposto nos puntos 4.2.4.1 ou 4.3.4.1 do Código LSA, segundo proceda.
- 4 Toda balsa salvavidas dos buques de pasaxe de transbordo rodado endereitarase automaticamente ou ben será unha balsa reversible con capota abatible que sexa estable en mar encrespado e se poida empregar de maneira segura tanto dereita coma envorcada. Poderanse permitir balsas reversibles sen capota sempre que a Administración do Estado de abandeiramento o considere apropiado, tendo en conta o abrigo das augas polas que se realizará a viaxe, as condicións climáticas favorables da zona e o período de utilización, a condición de que as ditas balsas cumpran integramente as prescricións do anexo 10 do Código de naves de gran velocidade. No seu defecto, o buque levará balsas salvavidas endereitables automaticamente ou balsas reversibles con capota abatible, ademais da súa asignación habitual de balsas salvavidas, cuxa capacidade conxunta abonde para dar cabida ao 50% como mínimo das persoas que non caiban nos botes salvavidas. Esta capacidade adicional das balsas salvavidas virá determinada pola diferenza entre

o número total de persoas a bordo e o número de persoas que caben nos botes salvavidas. Cada balsa será aprobada pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións da OMI na súa circular MSC/Circ.809.

## 7 Botes de rescate rápidos

- 1 Polo menos un dos botes de rescate dos buques de pasaxe de transbordo rodado será de tipo rápido e aprobado pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións aprobadas pola OMI na súa circular MSC/Circ.809.
- 2 Cada bote de rescate rápido disporá dun dispositivo de posta na auga idóneo aprobado pola Administración do Estado de abandeiramento. Ao aprobar tal dispositivo, a Administración do Estado de abandeiramento terá en conta que os botes de rescate rápidos están destinados a ser postos na auga e recuperados incluso en condicións meteorolóxicas moi desfavorables, así como tamén as recomendacións da OMI.
- 3 Polo menos dúas tripulacións por cada bote de rescate rápido recibirán formación e efectuarán exercicios periódicos, tendo en conta o estipulado na sección A-VI/2, táboa A-VI/2-2, "Especificacións das normas mínimas de competencia no manexo de botes de rescate rápidos" do Código de formación, titulación e garda para a xente do mar (STCW) e as recomendacións aprobadas pola OMI na súa Resolución A.771 (18) na súa versión emendada. Tamén se incluírán na formación e os exercicios todos os aspectos do rescate, o manexo, a manobra e o funcionamento das ditas naves en diversas condicións e o seu endereitamento en caso de envorcadura.
- 4 En caso de que a disposición ou as dimensións dun buque de pasaxe de transbordo rodado existente sexan tales que impidan a instalación do bote de rescate rápido prescrito no punto 3.1, poderase instalar un bote dese tipo en lugar dun bote salvavidas existente que reúna os requisitos para se considerar bote de rescate ou bote para uso nunha emerxencia, sempre que se cumpran as condicións seguintes:
  - 1 Que o bote de rescate rápido instalado dispoña dun dispositivo de posta na auga que se axuste ao estipulado no punto 3.2.
  - 2 Que a capacidade das embarcacións de supervivencia perdida a causa da substitución antecedida sexa compensada mediante a instalación de balsas salvavidas capaces de transportar polo menos un número de persoas igual ao que transportaría o bote salvavidas que se substitúe, e
  - 3 Que tales balsas salvavidas utilicen os dispositivos de posta na auga ou os sistemas marítimos de evacuación existentes.

## 8 Medios de rescate

- 1 Todo buque de pasaxe de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar da auga os superviventes e trasladalos desde os botes de rescate ou as embarcacións de supervivencia ao buque.
- 2 O medio para trasladar os superviventes poderá formar parte dun sistema marítimo de evacuación ou dun sistema previsto para fins de salvamento. Estes medios serán aprobados pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións da OMI na súa circular MSC/Circ.810.

- 3 Se a rampla dun sistema marítimo de evacuación constitúe un medio para trasladar os superviventes desde a plataforma á cuberta do buque, a rampla estará dotada de pasamáns ou escadas que faciliten a subida por ela.

## 9 Chalecos salvavidas

- 1 Non obstante o prescrito nas regras III/7.2 e III/22.2 do Convenio SOLAS, disporase un número suficiente de chalecos salvavidas nas proximidades dos postos de reunión para que os pasaxeiros non teñan que regresar aos seus camarotes a recoller os chalecos.
- 2 Nos buques de pasaxe de transbordo rodado, todos os chalecos salvavidas irán provistos dunha luz que cumpra o disposto no punto 2.2.3 do Código LSA.»

**2752** *REAL DECRETO 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.* («BOE» 39, do 14-2-2004.)

O 27 de xuño de 2002 foi aprobada a Directiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, relativa ao establecemento dun sistema comunitario de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo e pola que se derroga a Directiva 93/75/CEE do Consello, que constitúe unha importante iniciativa orientada á implantación dun sistema europeo uniforme de control da navegación marítima, que faga compatible a liberdade de navegación nas augas comunitarias coa protección da seguridade marítima e a prevención da contaminación do medio mariño.

O precedente inmediato da devandita norma encóntrase na Directiva 93/75/CEE do Consello, do 13 de setembro de 1993, sobre condicións mínimas exixidas aos buques con destino aos portos marítimos da Comunidade ou que saian deles e transporten mercadorías perigosas ou contaminantes, que estableceu un sistema en virtude do cal as autoridades competentes dos estados membros reciben información sobre os buques con orixe ou destino en portos comunitarios que transporten mercadorías perigosas ou contaminantes, así como dos accidentes acaecidos no mar. A transposición da devandita directiva levouse a cabo mediante o Real decreto 1253/1997, do 24 de xullo, sobre condicións mínimas exixidas aos buques que transporten mercadorías perigosas ou contaminantes, con orixe ou destino en portos marítimos nacionais.

A Directiva 2002/59/CE pretende, en primeiro termo, establecer un sistema máis completo e integrado de seguimento e de información do tráfico marítimo. Tamén obriga a utilizar avances tecnolóxicos fundamentais para a seguridade marítima, tales como os que permiten unha identificación automática dos buques (sistema SIA) ou rexistrar os datos da travesía (sistema RDT ou «caixas negras») para facilitar as investigacións posteriores a un accidente marítimo.

Outra novidade importante da Directiva 2002/59/CE consiste en abordar a regulación da asistencia aos buques que se encontren en situación de perigo en consonancia coas directrices aprobadas pola Asemblea da Organización Marítima Internacional (en diante OMI) o 5 de decembro de 2003, mediante a Resolución A. 949(23) sobre directrices relativas a lugares de refuxio para barcos necesitados de asistencia, conforme as cales, se ben os estados ribeiregos non están obrigados a autorizar o acceso dos buques a un lugar de refuxio, si deben sopesar equilibradamente os factores que a devandita medida leva consigo, razón pola cal a Directiva 2002/59/CE lles