

REAL DECRETO 209/2004, de 6 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

Mediante el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, fue incorporada al ordenamiento jurídico interno la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, que estableció un conjunto de medidas para incrementar la seguridad del transporte marítimo y la prevención de la contaminación del medio marino aplicable a todos los buques de pasaje nuevos y ya existentes hasta ese momento que prestasen servicios nacionales.

Posteriormente, la Directiva 2002/25/CE de la Comisión, de 5 de marzo de 2002, vino a modificar la anterior norma comunitaria imponiendo otras modificaciones de los equipos a bordo, en concreto fue sustituido todo el anexo I. Para su transposición al ordenamiento nacional fue aprobado el Real Decreto 1423/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio.

Por último, tras la aprobación de la Directiva 2003/75/CE de la Comisión, de 29 de julio de 2003, por la que se modifica el anexo I de la Directiva 98/18/CE del Consejo, se hace necesario adaptar nuestro ordenamiento a esta última modificación. Así, este real decreto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico español esta norma comunitaria, que adapta las disposiciones correspondientes del Convenio SOLAS al conjunto de la Unión Europea. Por este motivo, se sustituye la sección 5-1 del capítulo III del anexo I del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, permitiendo que las modificaciones de los botes de rescate rápidos, las balsas salvavidas, los medios de salvamento y los chalecos salvavidas de los buques de transbordo rodado existentes se realicen en el momento en que se lleven a cabo reparaciones de importancia o alteraciones, o se sustituya el equipo de salvamento.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de febrero de 2004,

DISPONGO :

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

La sección 5-1 del capítulo III del anexo I del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, se sustituye por el texto del anexo de este real decreto.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

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

Disposición final primera. Habilitación competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia reconocida en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid, a 6 de febrero de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
FRANCISCOÁLVAREZ-CASCOSFERNÁNDEZ

ANEXO

"5-1 Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (26)

BUQUES DE TRANSBORDO RODADO DE LAS CLASES B, C Y D CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2003

1 Los buques de pasaje de transbordo rodado contruidos antes del 1 de enero de 2003 deberán cumplir los requisitos que se establecen en los apartados 6.2, 6.3, 6.4, 7, 8 y 9 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico después del 1 de enero de 2006.

Antes de esta fecha, los apartados 2, 3, 4 y 5 serán aplicables a los buques de transbordo rodado contruidos antes del 1 de enero de 2003.

No obstante lo dispuesto anteriormente, cuando en estos buques se sustituyan los dispositivos o medios de salvamento o se efectúen reparaciones, reformas o modificaciones de importancia que entrañen la sustitución de los dispositivos o medios de salvamento existentes, o cualquier adición a estos, dichos dispositivos o medios deberán cumplir los requisitos que establecen los apartados 6, 7, 8 y 9.

2 Balsas salvavidas

1 Las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de sistemas marítimos de evacuación que se ajusten a lo dispuesto en la regla III/48.5 del Convenio SOLAS, en vigor el 17 de marzo de 1998, o dispositivos de puesta a flote que se ajusten a lo dispuesto en la regla III/48.6 del mismo convenio, en vigor el 17 de marzo de 1998, distribuidos uniformemente a cada costado del buque.

Se asegurará la comunicación entre el puesto de embarco y la plataforma.

2 Toda balsa salvavidas de un buque de pasaje de transbordo rodado estará provista de medios de estiba autozafables que cumplan lo dispuesto en la regla III/23 del Convenio SOLAS, en vigor el 17 de marzo de 1998.

3 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará dotada de una rampa de acceso que cumpla lo dispuesto, según proceda, en las reglas III/39.4.1 o III/40.4.1 del Convenio SOLAS, en vigor el 17 de marzo de 1998.

4 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado se autoadrizará automáticamente o bien será una balsa reversible con capota abatible que sea estable en mar encrespada y pueda utilizarse de manera segura tanto adrizada como volcada. Podrán permitirse balsas reversibles sin capota siempre que la administración del Estado de abanderamiento lo considere apropiado, teniendo en cuenta lo abrigado de las aguas por las que se realizará el viaje, las condiciones climáticas favorables de la zona y el período de

utilización, a condición de que dichas balsas cumplan íntegramente las prescripciones del anexo 10 del Código de naves de gran velocidad.

En su defecto, el buque llevará balsas salvavidas autoadrizables automáticamente o balsas reversibles con capota abatible, además de su asignación habitual de balsas salvavidas, cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50% como mínimo de las personas que no quepan en los botes salvavidas. Esta capacidad adicional de las balsas salvavidas vendrá determinada por la diferencia entre el número total de personas a bordo y el número de personas que caben en los botes salvavidas. Cada balsa será aprobada por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.809.

3 Botes de rescate rápidos

1 Por lo menos uno de los botes de rescate de los buques de pasaje de transbordo rodado será de tipo rápido y aprobado por la Administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la OMI en su circular MSC/Circ.809.

2 Cada bote de rescate rápido dispondrá de un dispositivo de puesta a flote idóneo aprobado por la Administración del Estado de abanderamiento. Al aprobar tal dispositivo, la Administración del Estado de abanderamiento tendrá en cuenta que los botes de rescate rápidos están destinados a ser puestos a flote y recuperados incluso en condiciones meteorológicas muy desfavorables, así como también las recomendaciones de la OMI.

3 Al menos dos tripulaciones por cada bote de rescate rápido recibirán formación y efectuarán ejercicios periódicos, teniendo en cuenta lo estipulado en la sección A-VI/2, tabla A-VI/2-2, "Especificaciones de las normas mínimas de competencia en el manejo de botes de rescate rápidos" del Código de formación, titulación y guardia para la gente del mar (STCW) y las recomendaciones aprobadas por la OMI en su Resolución A.771 (18), en su versión enmendada. También se incluirán en la formación y los ejercicios todos los aspectos del rescate, el manejo, la maniobra, el funcionamiento de dichas naves en diversas condiciones y su adrizamiento en caso de zozobra.

4 En caso de que la disposición o las dimensiones de un buque de pasaje de transbordo rodado existente sean tales que impidan la instalación del bote de rescate rápido prescrito en el apartado 3.1, se podrá instalar un bote de ese tipo en lugar de un bote salvavidas existente que reúna los requisitos para considerarse bote de rescate o bote para uso en una emergencia, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

1 Que el bote de rescate rápido instalado disponga de un dispositivo de puesta a flote que se ajuste a lo estipulado en el apartado 3.2.

2 Que la capacidad de las embarcaciones de supervivencia perdida a causa de la sustitución antedicha sea compensada mediante la instalación de balsas salvavidas capaces de transportar al menos un número de personas igual al que transportaría el bote salvavidas que se sustituye, y 3 Que tales balsas salvavidas utilicen los dispositivos de puesta a flote o los sistemas marítimos de evacuación existentes.

4 Medios de rescate

1 Todo buque de pasaje de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar del agua a los supervivientes y trasladarlos desde los botes de rescate o las embarcaciones de supervivencia al buque.

2 El medio para trasladar a los supervivientes podrá formar parte de un sistema marítimo de evacuación o de un sistema previsto para fines de salvamento.

Estos medios serán aprobados por la Administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.810.

3 Si la rampa de un sistema marítimo de evacuación constituye un medio para trasladar a los supervivientes desde la plataforma a la cubierta del buque, la rampa estará dotada de pasamanos o escalas que faciliten la subida por ella.

5 Chalecos salvavidas

1 No obstante lo prescrito en las reglas III/7.2 y III/22.2 del Convenio SOLAS, se dispondrá un número suficiente de chalecos salvavidas en las proximidades de los puestos de reunión para que los pasajeros no tengan que regresar a sus camarotes a recoger los chalecos.

2 En los buques de pasaje de transbordo rodado, todos los chalecos salvavidas irán provistos de una luz que cumpla lo dispuesto en la regla III/32.2 del Convenio SOLAS, en vigor el 17 de marzo de 1998.

BUQUES DE TRANSBORDO RODADO DE LAS CLASES B, C Y D CONSTRUIDOS DESPUÉS DEL 1 DE ENERO DE 2003

6 Balsas salvavidas

1 Las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de sistemas marítimos de evacuación que se ajusten a lo dispuesto en la sección 6.2 del Código LSA o dispositivos de puesta a flote que se ajusten a lo dispuesto en el apartado 6.1.5 del Código LSA, distribuidos uniformemente a cada costado del buque.

Se asegurará la comunicación entre el puesto de embarco y la plataforma.

2 Toda balsa salvavidas de un buque de pasaje de transbordo rodado estará provista de medios de estiba autozafables que cumplan lo dispuesto en la regla III/13.4 del Convenio SOLAS.

3 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará dotada de una rampa de acceso que cumpla lo dispuesto en los apartados 4.2.4.1 ó 4.3.4.1 del Código LSA, según proceda.

4 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado se autoadrizará automáticamente o bien será una balsa reversible con capota abatible que sea estable en mar encrespada y pueda utilizarse de manera segura tanto adrizada como volcada. Podrán permitirse balsas reversibles sin capota siempre que la Administración del Estado de abanderamiento lo considere apropiado, teniendo en cuenta lo abrigado de las aguas por las que se realizará el viaje, las condiciones climáticas favorables de la zona y el período de utilización, a condición de que dichas balsas cumplan íntegramente las prescripciones del anexo 10 del Código de naves de gran velocidad.

En su defecto, el buque llevará balsas salvavidas autoadrizables automáticamente o balsas reversibles con capota abatible, además de su asignación habitual de balsas salvavidas, cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50% como mínimo de las personas que no quepan en los botes salvavidas. Esta capacidad adicional de las balsas salvavidas vendrá determinada por la diferencia entre el número total de personas a bordo y el número de personas que caben en los botes salvavidas. Cada balsa será aprobada por la administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.809.

7 Botes de rescate rápidos

1 Por lo menos uno de los botes de rescate de los buques de pasaje de transbordo rodado será de tipo rápido y aprobado por la Administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la OMI en su circular MSC/Circ.809.

2 Cada bote de rescate rápido dispondrá de un dispositivo de puesta a flote idóneo aprobado por la Administración del Estado de abanderamiento. Al aprobar tal dispositivo, la Administración del Estado de abanderamiento tendrá en cuenta que los botes de rescate rápidos están destinados a ser puestos a flote y recuperados incluso en condiciones meteorológicas muy desfavorables, así como también las recomendaciones de la OMI.

3 Al menos dos tripulaciones por cada bote de rescate rápido recibirán formación y efectuarán ejercicios periódicos, teniendo en cuenta lo estipulado en la sección A-VI/2, tabla A-VI/2-2, "Especificaciones de las normas mínimas de competencia en el manejo de botes de rescate rápidos" del Código de formación, titulación y guardia para la gente del mar (STCW) y las recomendaciones aprobadas por la OMI en su Resolución A.771 (18) en su versión enmendada. También se incluirán en la formación y los ejercicios todos los aspectos del rescate, el manejo, la maniobra, el funcionamiento de dichas naves en diversas condiciones y su adrizamiento en caso de zozobra.

4 En caso de que la disposición o las dimensiones de un buque de pasaje de transbordo rodado existente sean tales que impidan la instalación del bote de rescate rápido prescrito en el apartado 3.1, se podrá instalar un bote de ese tipo en lugar de un bote salvavidas existente que reúna los requisitos para considerarse bote de rescate o bote para uso en una emergencia, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

1 Que el bote de rescate rápido instalado disponga de un dispositivo de puesta a flote que se ajuste a lo estipulado en el apartado 3.2.

2 Que la capacidad de las embarcaciones de supervivencia perdida a causa de la sustitución antedicha sea compensada mediante la instalación de balsas salvavidas capaces de transportar al menos un número de personas igual al que transportaría el bote salvavidas que se sustituye, y 3 Que tales balsas salvavidas utilicen los dispositivos de puesta a flote o los sistemas marítimos de evacuación existentes.

8 Medios de rescate

1 Todo buque de pasaje de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar del agua a los supervivientes y trasladarlos desde los botes de rescate o las embarcaciones de supervivencia al buque.

2 El medio para trasladar a los supervivientes podrá formar parte de un sistema marítimo de evacuación o de un sistema previsto para fines de salvamento.

Estos medios serán aprobados por la Administración del Estado de abanderamiento teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI en su circular MSC/Circ.810.

3 Si la rampa de un sistema marítimo de evacuación constituye un medio para trasladar a los supervivientes desde la plataforma a la cubierta del buque, la rampa estará dotada de pasamanos o escalas que faciliten la subida por ella.

9 Chalecos salvavidas

1 No obstante lo prescrito en las reglas III/7.2 y III/22.2 del Convenio SOLAS, se dispondrá un número suficiente de chalecos salvavidas en las proximidades de los puestos de reunión para que los pasajeros no tengan que regresar a sus camarotes a recoger los chalecos.

2 En los buques de pasaje de transbordo rodado, todos los chalecos salvavidas irán provistos de una luz que cumpla lo dispuesto en el apartado 2.2.3 del Código LSA."