

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 Directiva 98/18/CE, del Consejo, de 17 de marzo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, establece un marco uniforme de medidas de seguridad del transporte marítimo y de prevención de la contaminación del medio marino aplicable a todos los buques de pasaje, con independencia del pabellón que enarbolan, que realizan viajes nacionales en un Estado miembro, con la finalidad de incrementar la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente.

Este Real Decreto tiene por objeto incorporar al ordenamiento jurídico español las medidas previstas en la Directiva 98/18/CE. A tal efecto, se determinan en el mismo las prescripciones técnicas de seguridad que, de acuerdo con las características de las zonas marítimas en las que vayan a operar, deben cumplir los buques de pasaje de nueva construcción que transporten más de 12 pasajeros, los ya existentes cuya eslora sea igual o superior a 24 metros y los buques de gran velocidad para realizar servicios de transporte marítimo entre puertos españoles.

En el procedimiento de elaboración de este Real Decreto han sido oídas las organizaciones y asociaciones afectadas.

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 16 de julio de 1999,

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto.

Este Reglamento tiene por objeto establecer las normas de seguridad de los pasajeros y bienes y de protección del medio ambiente marino aplicables a los buques de pasaje que realicen servicios de transporte en viajes nacionales desde o entre puertos españoles.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

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

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

- a) Los buques afectos al servicio de la defensa nacional.
- b) Los buques que carezcan de medios de propulsión propios.
- c) Los buques contruidos con materiales distintos del acero o equivalentes y no cubiertos por las normas relativas a las naves de gran velocidad [Res. MSC 36 (63)] o las naves de sustentación dinámica [Res. A.373 (X)].
- d) Los buques de madera y de construcción primitiva.
- e) Los buques originales y las reproducciones singulares de buques de pasaje históricos proyectados antes de 1965 y contruidos principalmente con los materiales de origen.
- f) Las embarcaciones de recreo, salvo aquellas que naveguen con tripulación y transporten más de 12 pasajeros con propósitos comerciales.
- g) Los buques utilizados exclusivamente en zonas portuarias.

Artículo 3. Definiciones.

A efectos de lo dispuesto en este Reglamento, se entiende por:

a) «Convenios internacionales»: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974 y el Convenio internacional sobre líneas de máxima carga de 1966, junto con sus Protocolos y enmiendas vigentes.

b) «Código de estabilidad sin avería»: el código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buque a los que se aplican los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobado por su Asamblea en el 18 período de sesiones, mediante Resolución A.749 (18) de 4 de noviembre de 1993.

c) «Código de naves de gran velocidad»: el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, mediante Resolución MSC 36 (63) de 20 de mayo de 1994.

d) «SMSSM»: el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, según se prevé en el capítulo IV del Convenio SOLAS de 1974.

e) «Buque de pasaje»: buque mercante que transporte más de 12 pasajeros.

f) «Nave de pasaje de gran velocidad»: buque mercante de transporte de pasajeros capaz de desarrollar una velocidad máxima, en metros por segundo, igual o superior a: $3,7V^{0,1667}$ (donde V representa, en metros cúbicos, el desplazamiento correspondiente a la flotación del proyecto).

No se consideran, sin embargo, naves de pasaje de gran velocidad los buques de pasaje que realicen viajes nacionales en zonas marítimas de clase B, C o D, cuando su desplazamiento correspondiente a la flotación de proyecto sea inferior 500 metros cúbicos, y cuando su velocidad máxima, tal como se define en el párrafo 1.4.30 del Código de naves de velocidad, no sobrepase los 20 nudos.

g) «Buque nuevo»: buque de pasaje cuya quilla esté colocada o que se encuentre en una fase de construcción equivalente con posterioridad al 30 de junio de 1998.

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

1. o Se ha iniciado la construcción identificable como propia de un buque concreto, o 2. o Ha comenzado el montaje del buque que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural, o un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es menor.

h) «Buque existente»: buque que no sea nuevo conforme a lo previsto en la letra anterior.

i) «Reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia»: en el marco del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974, cualquiera que sea su naturaleza o magnitud, en atención al efecto que provoque en el grado de compartimentado del buque.

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

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

l) «Altura de proa»: es la que se define en la regla 39 del anexo I del Convenio internacional sobre líneas de máxima carga de 1966, como la distancia vertical, en la perpendicular de proa, entre la flotación correspondiente al francobordo de verano asignado y al asiento de proyecto, y el canto alto en el costado, de la cubierta expuesta.

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

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

n) «Zonas marítimas»: las zonas definidas de conformidad con lo establecido en el apartado 2 del artículo 4.

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

ñ) «Lugar de abrigo»: toda zona protegida natural o artificialmente, en la que pueda refugiarse un buque o nave en caso de peligro.

o) «Organización reconocida»: una organización reconocida de acuerdo con el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

p) «Altura característica de las olas»: la altura media del tercio de las olas de mayor altura observadas durante un período determinado.

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

r) «Zona portuaria»: el espacio marítimo que abarca las zonas de servicios de los puertos situados en el litoral español, determinadas de acuerdo con la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, o por la normativa correspondiente de las Comunidades Autónomas sobre la materia.

s) «Estado de acogida»: el Estado miembro de la Unión Europea en cuyo territorio se encuentran los puertos entre los cuales efectúa un viaje nacional un buque o nave que enarbola el pabellón de otro Estado miembro de la Unión Europea.

Artículo 4. Clases de buques de pasaje.

1. Según la zona marítima en la que operen, los buques de pasaje se clasifican en las categorías siguientes:

Clase A: buques de pasaje que realizan travesías distintas de las definidas a continuación para las clases B, C y D.

Clase B: buques de pasaje que realizan travesías en el transcurso de las cuales no se alejan más de 20 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

Clase C: buques de pasaje que realizan travesías por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros es inferior al 10 por 100 en un período de duración idéntica al que vaya a operar en dicha zona, y que no se alejan en ningún momento más de 15 millas de un lugar de abrigo, ni más de 5 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

Clase D: buques de pasaje que realizan travesías por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros es inferior al 10 por 100 en un período de duración idéntica al que vaya a operar en dicha zona, y que no se alejen en ningún momento más de 6 millas de un lugar de abrigo, ni más de 3 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

2. La Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, previo informe del Ente Público Puertos del Estado, determinará y actualizará las zonas marítimas A, B, C y D, de acuerdo con los criterios de clasificación indicados en el apartado 1.

3. Para las naves de gran velocidad, se aplicarán las categorías definidas en los apartados 1.4.10 y 1.4.11 del capítulo 1 del Código de naves de gran velocidad.

Artículo 5. Equipos marinos.

Se considerarán conformes con las prescripciones de seguridad establecidas en este Reglamento los equipos a bordo de los buques de pasaje que cumplan las condiciones exigidas por el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser instalados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE.

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

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

1. a El casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas se construirán y mantendrán de acuerdo con las normas especificadas para su respectiva clasificación en las disposiciones dictadas por una organización reconocida u otras equivalentes utilizadas por autoridad marítima, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de los buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

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

3. a A los aparatos náuticos les serán de aplicación la regla 12 del capítulo V del Convenio SOLAS de 1974, en los términos previstos en la enmienda de 17 de marzo de 1998. Los aparatos náuticos de a bordo, enumerados en el anexo del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser instalados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE, se considerarán que cumplen con las prescripciones para la homologación que se prevé en la regla 12 (r) del capítulo V del Convenio SOLAS de 1974.

Artículo 7. Prescripciones de seguridad de los buques de pasaje nuevos.

Los buques de pasaje nuevos deberán cumplir, además de las enumeradas en el artículo anterior, las siguientes prescripciones de seguridad:

1. Prescripciones generales:

a) Los buques de pasaje nuevos de la clase A cumplirán íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, así como las prescripciones que les correspondan de las establecidas en este Reglamento y su anexo I. Con respecto a los buques de pasaje para los que el Convenio SOLAS de 1974 prevé que la Administración competente determinará las reglas concretas de aplicación, será la Dirección General de la Marina Mercante quien, en el ejercicio de las citadas competencias, procederá a aplicar las previsiones recogidas en el anexo I de este Reglamento.

b) Los buques de pasaje nuevos de las clases B, C y D cumplirán las prescripciones de este Reglamento y su anexo I, que les sean de aplicación.

2. Prescripciones del Convenio de líneas de carga:

a) Cualquier buque de pasaje nuevo de eslora igual o superior a 24 metros cumplirá con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966.

b) Los buques de pasaje nuevos de eslora inferior a 24 metros deberán cumplir con lo establecido en el Convenio internacional de líneas de carga de 5 de julio de 1930, y en la Orden del Ministro de Industria y Comercio de 17 de noviembre de 1947, por el que se establecen los cálculos para obtener las alturas mínimas de máxima carga para todos los buques de más de 25 toneladas de arqueo total.

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

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

Artículo 8. Prescripciones de seguridad de los buques de pasaje existentes.

Los buques de pasaje existentes deberán cumplir, igualmente, con las siguientes prescripciones:

1. Los buques de pasaje existentes de clase A cumplirán las reglas aplicables a los buques de pasaje existentes del Convenio SOLAS de 1974, así como las prescripciones que les correspondan de las establecidas en este Reglamento y su anexo I. Con respecto a los buques de pasaje para los que el Convenio SOLAS de 1974 prevé que la Administración competente determinará las reglas concretas de aplicación, será la Dirección General de la Marina Mercante quien, en el ejercicio de las citadas competencias, procederá a aplicar las previsiones recogidas en el anexo I de este Reglamento.

2. Los buques de pasaje existentes de clase B cumplirán las prescripciones que les correspondan de las establecidas en este Reglamento y su anexo I.

3. Los buques de pasaje existentes de clases C y D cumplirán las prescripciones que les correspondan de las establecidas en este Reglamento y el capítulo III de su anexo I. También deberán cumplir con las normas que establezca la Administración del Estado de abanderamiento, en aspectos no previstos en este Reglamento. Estas últimas normas deberán garantizar un nivel de seguridad equivalente al que se prevé en los capítulos II-1 y II-2 del anexo I, teniendo en cuenta, para ello, las condiciones locales específicas de las zonas marítimas en las que operarán dichas clases de buques.

Para que los buques de pasaje existentes de las clases C y D puedan realizar viajes nacionales regulares en otro Estado, la Administración del Estado de abanderamiento deberá obtener previamente el acuerdo de dicho Estado de acogida.

Cuando dicho viaje nacional se realice desde o entre puertos españoles se requerirá la previa aprobación de la Dirección General de la Marina Mercante sobre dichas normas.

4. Las reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia y los correspondientes equipos deberán cumplir con las prescripciones aplicables a los buques nuevos, según lo establecido en el artículo 7. Cuando en un buque existente se hagan modificaciones destinadas exclusivamente a mejorar la flotabilidad, éstas no se considerarán como modificaciones de importancia.

5. Las prescripciones previstas en los apartados 1, 2 y 3 de este artículo no serán de aplicación a los buques cuya quilla esté colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente de construcción en las fechas que a continuación se indican, salvo que se especifiquen fechas anteriores, respectivamente en el Convenio SOLAS de 1974 o en el anexo I de este Reglamento:

a) Antes del 1 de enero de 1940: hasta el 1 de julio de 2006.

b) Desde el 1 de enero de 1940 al 31 de diciembre de 1962, ambos inclusive: hasta el 1 de julio de 2007.

c) Desde el 1 de enero de 1963 al 31 de diciembre de 1974, ambos inclusive: hasta el 1 de julio de 2008.

d) Desde el 1 de enero de 1975 al 31 de diciembre de 1984, ambos inclusive: hasta el 1 de julio de 2009, y e) Desde el 1 de enero de 1985 al 30 de junio de 1998, ambos inclusive: hasta el 1 de julio de 2010.

Artículo 9. Prescripciones de seguridad de las naves de pasaje de gran velocidad.

Las naves de pasaje de gran velocidad deberán cumplir las siguientes prescripciones:

1. Las naves de pasaje de gran velocidad construidas, reparadas o reformadas sustancialmente a partir del 1 de enero de 1996, cumplirán las prescripciones que establece la Regla 3 del capítulo X del Convenio SOLAS de 1974, salvo que concurran las siguientes condiciones:

a) Su quilla haya sido colocada o se encontrara en una fase similar de construcción antes del 4 de junio de 1998.

b) La entrega y su entrada en servicio tuvieron lugar antes del 4 de diciembre de 1998.

c) Cumpla en su totalidad con las prescripciones del Código de Seguridad para naves de sustentación dinámica (Código DSC) contenido en la Resolución A.373 (X) de 14 de noviembre de 1977 de la Asamblea de la OMI, modificada por la Resolución MSC 37 (63), adoptada el 19 de mayo de 1994 por el Comité de Seguridad Marítima.

2. Las naves de pasaje de gran velocidad construidas antes del 1 de enero de 1996 que cumplan las prescripciones del Código de naves de gran velocidad, continuarán operando certificadas con arreglo a dicho Código.

Cuando las naves de pasaje de gran velocidad construidas antes del 1 de enero de 1996, no cumplan las prescripciones del Código de naves de gran velocidad, no podrán realizar viajes nacionales, a menos que antes de dicha fecha ya estuviesen operando en viajes nacionales, en cuyo caso podrán continuar operando en el litoral español. No obstante, dichas naves deberán cumplir las prescripciones del Código DSC enmendado.

3. La construcción y mantenimiento de naves de pasaje de gran velocidad y su equipo cumplirán las normas para la clasificación de las naves de gran velocidad de una organización reconocida o normas equivalentes aprobadas por Orden del Ministro de Fomento con arreglo a la disposición adicional primera del Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de los buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

Artículo 10. Prescripciones de seguridad suplementarias, equivalencias, exenciones y medidas cautelares.

1. Prescripciones de seguridad suplementarias.

Si el Ministerio de Fomento por sí o de acuerdo con las administraciones marítimas de otros Estados miembros considera que, en determinadas situaciones y debido a circunstancias locales específicas, es necesario mejorar las prescripciones de seguridad, podrá adoptar medidas en tal sentido, previa notificación a la Comisión Europea.

2. Equivalencias.

El Ministerio de Fomento podrá adoptar, previa comunicación a la Comisión Europea, disposiciones equivalentes a las reglas contenidas en el anexo I, a condición de que dichas disposiciones sean al menos tan eficaces como esas reglas.

3. Exenciones.

La Dirección General de la Marina Mercante podrá, mediante resolución motivada, dispensar a algunos buques o naves del cumplimiento de determinadas prescripciones establecidas en este Reglamento, cuando tales buques o naves realicen viajes nacionales desde o entre puertos españoles, en los que concurren circunstancias tales como navegaciones por aguas abrigadas de los efectos del mar abierto en determinadas condiciones operativas, menor altura característica de olas, navegación restringida a ciertos períodos del año, a las horas de luz, o a otras condiciones climáticas apropiadas, duración limitada del viaje o proximidad de los servicios de salvamento; siempre que no se reduzca la seguridad de los buques o naves y con arreglo al procedimiento previsto al efecto.

La solicitud para el otorgamiento de dichas exenciones podrá presentarse ante las Capitanías Marítimas, que las remitirán a la Dirección General de la Marina Mercante.

La Dirección General de la Marina Mercante deberá resolver en un plazo de un mes desde la recepción de la solicitud, debiendo constar en la resolución el ámbito y extensión de la exención, así como el alcance temporal de la misma.

La Dirección General de la Marina Mercante será responsable de mantener un registro actualizado de las exenciones concedidas.

Las exenciones concedidas de acuerdo con lo dispuesto en este apartado serán debidamente reseñadas en un documento oficial, en que se harán constar las razones por las que han sido concedidas y el período máximo de validez.

4. Medidas cautelares.

Si el capitán marítimo considera que un buque o nave, que a pesar de cumplir con las disposiciones de este Reglamento, entraña un grave riesgo para la seguridad de la vida, las mercancías a bordo o el medio ambiente, podrá no autorizar la salida a la mar o suspender el ejercicio de la actividad de dicho buque o nave, o imponer medidas adicionales de seguridad hasta que dicho riesgo haya desaparecido.

Artículo 11. Reconocimientos.

La Dirección General de la Marina Mercante someterá a los buques españoles de pasaje, según el estado en que se encuentren, a los reconocimientos que se indican a continuación:

1. Buques de pasaje nuevos:

- a) Un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio.
- b) Un reconocimiento periódico, que se realizará cada doce meses.

c) Reconocimientos adicionales, cuando se dé alguna de las circunstancias siguientes:

1. a Después de haber sufrido el buque una varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en elementos importantes de su maquinaria.

2. a Cuando el buque efectúe reparaciones de importancia en su casco, maquinaria y equipo, o sufra alteraciones que afecten a su seguridad o a sus condiciones para prevenir la contaminación.

3. a Cuando exista algún defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo.

Los reconocimientos adicionales podrán ser generales o parciales según las circunstancias que lo hayan originado y deben de realizarse de modo que se garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan cumpliendo los requisitos que les sean aplicables, y sigan siendo aptos para el servicio al que esté destinado el buque.

2. Buques de pasaje existentes:

a) Reconocimiento inicial. Antes de que el buque comience a realizar viajes nacionales en otro Estado, y también, en el caso de los buques que realizan viajes nacionales, deberán pasar un reconocimiento inicial, en el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de este Reglamento.

b) Reconocimientos periódicos, que se realizarán cada doce meses.

c) Reconocimientos adicionales, que se efectuarán cuando concorra alguna de las circunstancias descritas en el apartado 1.c) de este artículo.

3. Naves españolas de pasaje de gran velocidad.

Todas las naves españolas de gran velocidad que, de conformidad con las disposiciones del artículo 9, hayan de cumplir con las prescripciones del Código de naves de gran velocidad (Código NGV), se las someterá a los reconocimientos prescritos en el mismo.

Igualmente, la Dirección General de la Marina Mercante someterá a las naves españolas de pasaje de gran velocidad que, de conformidad con las disposiciones del artículo 9, hayan de cumplir con las prescripciones del Código de seguridad para las naves de sustentación dinámica (Código CSD), en su versión modificada, a los reconocimientos prescritos en el mismo.

4. Para realizar los reconocimientos citados, la Dirección General de la Marina Mercante utilizará los procedimientos y directrices especificados en la Resolución A.746 (18) de la OMI, de 4 de noviembre de 1993, vigentes a la entrada en vigor de este Reglamento, sobre Directrices para efectuar los reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

5. Los reconocimientos que se señalan en los apartados 1,2y3serán llevados a cabo por inspectores de la Administración marítima española, o del Estado miembro autorizado por el Gobierno español para realizar los reconocimientos, a fin de garantizar el cumplimiento de todas las prescripciones de este Reglamento que sean de aplicación a los diferentes buques.

No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la actividad inspectora podrá ser llevada a cabo por entidades colaboradoras de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

6. Los buques o naves no abanderados en España, que pretendan realizar viajes nacionales desde o entre puertos españoles, deberán haber superado, como mínimo, los reconocimientos

establecidos en los apartados anteriores, que les realizará la Administración del Estado de abanderamiento, con el fin de garantizar que cumplen las prescripciones exigidas por este Reglamento a los buques españoles.

Artículo 12. Certificados.

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

Dicho certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo II y será expedido por la Administración del Estado de abanderamiento, una vez realizado el reconocimiento inicial con resultado satisfactorio, con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1.a) y 2.a) del artículo 11, respectivamente.

2. El certificado de seguridad para buque de pasaje tendrá un período máximo de validez de doce meses, pudiendo la Administración del Estado de abanderamiento o, en su caso la Dirección General de la Marina Mercante prorrogar su validez por un período adicional de un mes.

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

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

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

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

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

4. Las exenciones concedidas a un buque o nave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 10, se harán constar en el certificado del buque o de la nave.

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

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

Artículo 13. Régimen sancionador.

1. El incumplimiento por los buques de pasaje incluidos en el ámbito de aplicación del presente Real Decreto de las prescripciones de seguridad que establecen sus artículos 6, 7, 8 y 9, y que ocasionen accidentes con daños para las personas, constituirán una infracción administrativa muy grave, de acuerdo con lo establecido en el artículo 116.2.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Constituye, asimismo, infracción administrativa muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.a) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad, previstas en los artículos 6, 7, 8 y 9 del presente Real Decreto, haciendo peligrar su seguridad.

3. Constituyen infracciones administrativas graves, de conformidad con el artículo 115.2.k) y m) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las siguientes conductas:

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

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

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 normativa.

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 16 de julio de 1999.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,

RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO I (VER IMÁGENES PÁGINAS 29157 a 29224).

ANEXO II (VER IMÁGENES PÁGINAS 29225 a 29227).