

QUADRE 2

Tipus d'aparell	Temperatura del compartiment més fred	M α	N α
1. Frigorífic sense compartiment de baixa temperatura	> -6 °C	0,233	245
2. Frigorífic bodega	> -6 °C	0,233	245
3. Frigorífic sense estrelles	> -6 °C	0,233	245
4. Frigorífic *	≤ -6 °C *	0,643	191
5. Frigorífic **	≤ -12 °C **	0,450	245
6. Frigorífic ***/.	≤ -18 °C ***/*(***)	0,777	303
7. Frigorífic-congelador * (***)	≤ -18 °C ***/*(***)	0,777	303
8. Congelador vertical	≤ -18 °C *(***)	0,539	315
9. Congelador tipus bagul	≤ -18 °C *(***)	0,472	286
10. Multiportes i altres		(1)	(1)

(1) En aquests aparells els valors de M i N són determinats per la temperatura i pel nombre d'estrelles del compartiment en què la temperatura és inferior. Els aparells amb compartiments -18 °C *(***) es consideren com a frigorífics-congeladors *(***)

QUADRE 3

Factor de correcció	Valor	Condicció
FF (sense gebre)	1,2	Per als compartiments sense gebre (ventilats) destinats a aliments congelats.
CC (classe climàtica)	1	Altres casos.
	1,2	Per a aparells «tropicals».
	1,1	Per a aparells «subtropicals».
BI (encastat)	1	Altres casos.
	1,2	Per a aparells encastats (1) l'amplada dels quals sigui inferior a 58 cm.
CH (compartiment refrigerador)	1	Altres casos.
	50 KWH/y	Per a aparells dotats d'un compartiment refrigerador de 15 litres com a mínim.
	0	Altres casos.

(1) Només es consideren aparells «encastats» els que hagin estat dissenyats exclusivament per instal·lar-los a l'interior d'una cavitat d'una cuina, necessitin elements d'acabat i hagin estat sotmesos a prova com a tals.

Els aparells que no pertanyen a les categories A+ o A++ es classifiquen d'acord amb el que disposa la part 2.

Part 2: definició de les classes A a G.

...».

MINISTERI DE FOMENT

2751

REIAL DECRET 209/2004, de 6 de febrer, 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 realitzin travessies entre ports espanyols. («BOE» 39, de 14-2-2004.)

Mitjançant el Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que realitzin travessies entre ports espanyols, es va incorporar a l'ordenament jurídic intern la Directiva 98/18/CE del Consell, de 17 de març de 1998, que va establir un conjunt de mesures per incrementar la seguretat del transport marítim i la prevenció de la contaminació del medi marí aplicable a tots els vaixells de passatge nous i ja existents fins aquell moment que prestessin serveis nacionals.

Posteriorment, la Directiva 2002/25/CE de la Comissió, de 5 de març de 2002, va modificar la norma comunitària anterior imposant altres modificacions dels equips de bord. En concret va substituir tot l'annex I. Per a la seva transposició a l'ordenament nacional es va aprovar el Reial decret 1423/2002, de 27 de desembre, pel qual es modifica el Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol.

Finalment, després de l'aprovació de la Directiva 2003/75/CE de la Comissió, de 29 de juliol de 2003, per la qual es modifica l'annex I de la Directiva 98/18/CE del Consell, es fa necessari adaptar el nostre ordenament a aquesta última modificació. Així, aquest Reial decret té com a finalitat incorporar a l'ordenament jurídic espanyol aquesta norma comunitària, que adapta les disposicions corresponents del Conveni SOLAS al conjunt de la Unió Europea. Per aquest motiu, se substitueix la secció 5-1 del capítol III de l'annex I del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, i es permet que les modificacions dels botes de rescat ràpids, els botes pneumàtics salvavides, els mitjans de salvament i les armelles salvavides dels vaixells de transbordament rodat existents es realitzin en el moment en què es duguin a terme reparacions d'importància o alteracions, o se substitueixi l'equip de salvament.

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 6 de febrer de 2004,

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 realitzin travessies entre ports espanyols.*

La secció 5-1 del capítol III de l'annex I del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que realitzin travessies entre ports espanyols, se substitueix pel text de l'annex d'aquest Reial decret.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

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

Disposició final primera. *Habilitació competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència reconeguda a l'article 149.1.20a de la Constitució espanyola.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 6 de febrer de 2004.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANNEX

«5-1 Prescripcions aplicables als vaixells de passatge de transbordament rodat (26)**VAIXELLS DE TRANSBORDAMENT RODAT DE LES CLASSES B, C I D CONSTRUÏTS ABANS DE L'1 DE GENER DE 2003**

- 1 Els vaixells de passatge de transbordament rodat construïts abans de l'1 de gener de 2003 han de complir els requisits que s'estableixen als apartats 6.2, 6.3, 6.4, 7, 8 i 9 com a molt tard en la data del primer reconeixement periòdic després de l'1 de gener de 2006.

Abans d'aquesta data, els apartats 2, 3, 4 i 5 són aplicables als vaixells de transbordament rodat construïts abans de l'1 de gener de 2003.

No obstant el que s'ha disposat anteriorment, quan en aquests vaixells se substitueixin els dispositius o mitjans de salvament o s'efectuïn reparacions, reformes o modificacions d'importància que comportin la substitució dels dispositius o mitjans de salvament existents, o qualsevol addició a aquests, els dits dispositius o mitjans han de complir els requisits que estableixen els apartats 6, 7, 8 i 9.

2 Bots pneumàtics salvavides

- 1 Els bots pneumàtics salvavides dels vaixells de passatge de transbordament rodat han de disposar de sistemes marítims d'evacuació que s'ajustin al que disposa la regla III/48.5 del Conveni SOLAS, en vigor el 17 de març de 1998, o dispositius de posada en flotació que s'ajustin al que disposa la regla III/48.6 del mateix conveni, en vigor el 17 de març de 1998, distribuïts uniformement a cada costat del vaixell.

S'ha d'assegurar la comunicació entre el punt d'embarcament i la plataforma.

- 2 Qualsevol bot pneumàtic salvavides d'un vaixell de passatge de transbordament rodat ha d'estar proveït de mitjans d'estiba autoamollables que compleixin el que disposa la regla III/23 del Conveni SOLAS, en vigor el 17 de març de 1998.

- 3 Qualsevol bot pneumàtic salvavides dels vaixells de passatge de transbordament rodat ha d'estar dotat d'una rampa d'accés que compleixi el que disposen, segons sigui procedent, les regles III/39.4.1 o III/40.4.1 del Conveni SOLAS, en vigor el 17 de març de 1998.

- 4 Qualsevol bot pneumàtic salvavides dels vaixells de passatge de transbordament rodat s'ha d'autodreçar automàticament o bé ha de ser un bot reversible amb capota abatible que sigui estable en mar encrespada i es pugui utilitzar de manera segura tant dreçada com bolcada. Es poden permetre bots reversibles sense capota sempre que l'administració de l'Estat d'abanderament ho consideri apropiat, tenint en compte les condicions d'abric de les aigües per on es realitza el viatge, les condicions climàtiques favorables de la zona i el període d'utilització, a condició que els bots pneumàtics esmentats compleixin íntegrament les prescripcions de l'annex 10 del Codi de naus de gran velocitat.

Si no, el vaixell ha de portar bots pneumàtics salvavides autodreçables automàticament o bots reversibles amb capota abatible, a més de la seva assignació habitual de bots pneumàtics salvavides, amb la capacitat conjunta dels quals n'hi hagi prou per donar cabuda al 50% com a mínim de les persones que no càpiguen als bots pneumàtics salvavides. Aquesta capacitat addicional dels bots pneumàtics salvavides ve determinada per la diferència entre el nombre total de persones que hi ha a bord i el nombre de persones que caben als bots salvavides. Cada bot pneumàtic ha de ser aprovat per l'administració de l'Estat d'abanderament tenint en compte les recomanacions de l'OMI en la circular MSC/Circ.809.

3 Bots de rescat ràpids

- 1 Almenys un dels bots de rescat dels vaixells de passatge de transbordament rodat ha de ser de tipus ràpid i aprovat per l'administració de l'Estat d'abanderament tenint en compte les recomanacions aprovades per l'OMI en la circular MSC/Circ.809.

- 2 Cada bot de rescat ràpid ha de tenir un dispositiu de posada en flotació idoni aprovat per l'administració de l'Estat d'abanderament. En aprovar aquest dispositiu, l'administració de l'Estat d'abanderament ha de tenir en compte que els bots de rescat ràpids estan destinats a ser posats en flotació i recuperats fins i tot en condicions meteorològiques molt desfavorables, així com també les recomanacions de l'OMI.

- 3 Almenys dues tripulacions per cada bot de rescat ràpid han de rebre formació i efectuar exercicis periòdics, tenint en compte el que estipula la secció A-VI/2, taula A-VI/2-2, "Especificacions de les normes mínimes de competència en el maneig de bots de rescat ràpids" del Codi de formació, titulació i guàrdia per a la gent del mar (STCW) i les recomanacions aprovades per l'OMI en la Resolució A.771 (18), en la versió esmenada. També s'han d'incloure a la formació i als exercicis tots els aspectes del rescat, el maneig, la maniobra, el funcionament de les naus en diverses condicions i el seu dreçament en cas de sotsobre.

- 4 En cas que la disposició o les dimensions d'un vaixell de passatge de transbordament rodat

existent siguin tals que impedeixin la instal·lació del bot de rescat ràpid prescrit a l'apartat 3.1, es pot instal·lar un bot d'aquest tipus en lloc d'un bot salvavides existent que compleixi els requisits per ser considerat bot de rescat o bot per a ús en una emergència, sempre que es compleixin les condicions següents:

- 1 Que el bot de rescat ràpid instal·lat tingui un dispositiu de posada en flotació que s'ajusti al que estipula l'apartat 3.2.
- 2 Que la capacitat de les embarcacions de supervivència perduda a causa de la substitució esmentada sigui compensada mitjançant la instal·lació de bots pneumàtics salvavides capaços de transportar almenys un nombre de persones igual al que transportaria el bot salvavides que se substitueix, i
- 3 Que els bots salvavides utilitzin els dispositius de posada en flotació o els sistemes marítics d'evacuació existents.

4 Mitjans de rescat

- 1 Tot vaixell de passatge de transbordament rodat ha d'estar equipat amb mitjans adequats per rescatar de l'aigua els supervivents i traslladar-los des dels bots de rescat o les embarcacions de supervivència al vaixell.
- 2 El mitjà per traslladar els supervivents pot formar part d'un sistema marítim d'evacuació o d'un sistema previst per a finalitats de salvament. Aquests mitjans han de ser aprovats per l'administració de l'Estat d'abanderament tenint en compte les recomanacions de l'OMI en la circular MSC/Circ.810.
- 3 Si la rampa d'un sistema marítim d'evacuació constitueix un mitjà per traslladar els supervivents des de la plataforma a la coberta del vaixell, la rampa ha d'estar dotada de passamans o escales que facilitin pujar-hi.

5 Armilles salvavides

- 1 No obstant el que prescriuen les regles III/7.2 i III/22.2 del Conveni SOLAS, s'ha de disposar d'un nombre suficient d'armilles salvavides a prop dels punts de reunió perquè els passatgers no hagin de tornar a les cabines a recollir les armilles.
- 2 Als vaixells de passatge de transbordament rodat, totes les armilles salvavides han d'anar proveïdes d'un llum que compleixi el que disposa la regla III/32.2 del Conveni SOLAS, en vigor el 17 de març de 1998.

VAIXELLS DE TRANSBORDAMENT RODAT
DE LES CLASSES B, C I D CONSTRUÏTS
DESPRÉS DE L'1 DE GENER DE 2003

6 Bots pneumàtics salvavides

- 1 Els bots pneumàtics salvavides dels vaixells de passatge de transbordament rodat han de disposar de sistemes marítics d'evacuació que s'ajustin al que disposa la secció 6.2 del Codi LSA o dispositius de posada en flotació que s'ajustin al que disposa l'apartat 6.1.5 del Codi LSA, distribuïts uniformement a cada costat del vaixell.

S'ha d'assegurar la comunicació entre el punt d'embarcament i la plataforma.

- 2 Qualsevol bot pneumàtic salvavides d'un vaixell de passatge de transbordament rodat ha d'estar proveït de mitjans d'estiba autoamollables que compleixin el que disposa la regla III/13.4 del Conveni SOLAS.
- 3 Qualsevol bot pneumàtic salvavides dels vaixells de passatge de transbordament rodat ha d'estar dotat d'una rampa d'accés que compleixi el que disposen els apartats 4.2.4.1 o 4.3.4.1 del Codi LSA, segons escaigui.
- 4 Qualsevol bot pneumàtic salvavides dels vaixells de passatge de transbordament rodat s'ha d'autodreçar automàticament o bé ha de ser un bot reversible amb capota abatible que sigui estable en mar encrespada i es pugui utilitzar de manera segura tant dreçada com bolcada. Es poden permetre bots reversibles sense capota sempre que l'administració de l'Estat d'abanderament ho consideri apropiat, tenint en compte les condicions d'abric de les aigües per on es realitza el viatge, les condicions climàtiques favorables de la zona i el període d'utilització, a condició que els bots compleixin íntegrament les prescripcions de l'annex 10 del Codi de naus de gran velocitat.

Si no, el vaixell ha de portar bots pneumàtics salvavides autodreçables automàticament o bots reversibles amb capota abatible, a més de la seva assignació habitual de bots pneumàtics salvavides, amb la capacitat conjunta dels quals n'hi hagi prou per donar cabuda al 50% com a mínim de les persones que no càpiguen als bots salvavides. Aquesta capacitat addicional dels bots salvavides ve determinada per la diferència entre el nombre total de persones que hi ha a bord i el nombre de persones que caben als bots salvavides. Cada bot ha de ser aprovat per l'administració de l'Estat d'abanderament tenint en compte les recomanacions de l'OMI en la circular MSC/Circ.809.

7 Bots de rescat ràpids

- 1 Almenys un dels bots de rescat dels vaixells de passatge de transbordament rodat ha de ser de tipus ràpid i aprovat per l'Administració de l'Estat d'abanderament tenint en compte les recomanacions aprovades per l'OMI en la circular MSC/Circ.809.
- 2 Cada bot de rescat ràpid ha de tenir un dispositiu de posada en flotació idoni aprovat per l'Administració de l'Estat d'abanderament. En aprovar el dispositiu, l'Administració de l'Estat d'abanderament ha de tenir en compte que els bots de rescat ràpids estan destinats a ser posats en flotació i recuperats fins i tot en condicions meteorològiques molt desfavorables, així com també les recomanacions de l'OMI.
- 3 Almenys dues tripulacions per cada bot de rescat ràpid han de rebre formació i efectuar exercicis periòdics, tenint en compte el que estipula la secció A-VI/2, taula A-VI/2-2, "Especificacions de les normes mínimes de competència en el maneig de bots de rescat ràpids" del Codi de formació, titulació i guàrdia per a la gent del mar (STCW) i les recomanacions aprovades per l'OMI en la Resolució A.771 (18) en la versió esmenada. També s'han d'incloure a la formació i als exercicis tots els aspectes del

rescat, el maneig, la maniobra, el funcionament de les esmentades naus en diverses condicions i el seu dreçament en cas de sotsobre.

- 4 En cas que la disposició o les dimensions d'un vaixell de passatge de transbordament rodat existent siguin tals que impedeixin la instal·lació del bot de rescat ràpid prescrit a l'apartat 3.1, es pot instal·lar un bot d'aquest tipus en lloc d'un bot salvavides existent que compleixi els requisits per ser considerat un bot de rescat o bot per a ús en una emergència, sempre que es compleixin les condicions següents:

- 1 Que el bot de rescat ràpid instal·lat tingui un dispositiu de posada en flotació que s'ajusti al que estipula l'apartat 3.2.
- 2 Que la capacitat de les embarcacions de supervivència perduda a causa de la substitució esmentada sigui compensada mitjançant la instal·lació de bots pneumàtics salvavides capaços de transportar almenys un nombre de persones igual al que transportaria el bot salvavides que se substitueix, i
- 3 Que els bots pneumàtics salvavides utilitzin els dispositius de posada en flotació o els sistemes marítims d'evacuació existents.

8 Mitjans de rescat

- 1 Qualsevol vaixell de passatge de transbordament rodat ha d'estar equipat amb mitjans adequats per rescatar de l'aigua els supervivents i traslladar-los des dels bots de rescat o les embarcacions de supervivència fins al vaixell.
- 2 El mitjà per traslladar els supervivents pot formar part d'un sistema marítim d'evacuació o d'un sistema previst per a finalitats de salvament. Aquests mitjans han de ser aprovats per l'Administració de l'Estat d'abanderament tenint en compte les recomanacions de l'OMI en la circular MSC/Circ.810.
- 3 Si la rampa d'un sistema marítim d'evacuació constitueix un mitjà per traslladar els supervivents des de la plataforma a la coberta del vaixell, la rampa ha d'estar dotada de passamans o escales que facilitin pujar-hi.

9 Armilles salvavides

- 1 No obstant el que prescriuen les regles III/7.2 i III/22.2 del Conveni SOLAS, hi ha d'haver un nombre suficient d'armilles salvavides a prop dels punts de reunió perquè els passatgers no hagin de tornar a les seves cabines a recollir les armilles.
- 2 Als vaixells de passatge de transbordament rodat, totes les armilles salvavides han d'anar proveïdes d'un llum que compleixi el que disposa l'apartat 2.2.3 del Codi LSA.»

2752 REIAL DECRET 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim. («BOE» 39, de 14-2-2004.)

El 27 de juny de 2002 va ser aprovada la Directiva 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, relativa a l'establiment d'un sistema comunitari de seguiment

i d'informació sobre el trànsit marítim i per la qual es deroga la Directiva 93/75/CEE del Consell, que constitueix una important iniciativa orientada a implantar un sistema europeu uniforme de control de la navegació marítima, que faci compatible la llibertat de navegació a les aigües comunitàries amb la protecció de la seguretat marítima i la prevenció de la contaminació del medi marí.

El precedent immediat de la norma esmentada es troba a la Directiva 93/75/CEE del Consell, de 13 de setembre de 1993, sobre condicions mínimes exigides als vaixells amb destinació als ports marítims de la Comunitat o que surtin d'aquests i transportin mercaderies perilloses o contaminants, que va establir un sistema en virtut del qual les autoritats competents dels estats membres reben informació sobre els vaixells amb origen o destinació en ports comunitaris que transportin mercaderies perilloses o contaminants, així com dels accidents esdevinguts al mar. La transposició de la Directiva esmentada es va portar a terme mitjançant el Reial decret 1253/1997, de 24 de juliol, sobre condicions mínimes exigides als vaixells que transportin mercaderies perilloses o contaminants, amb origen o destinació a ports marítims nacionals.

La Directiva 2002/59/CE pretén, en primer terme, establir un sistema més complet i integrat de seguiment i d'informació del trànsit marítim. També obliga a utilitzar avenços tecnològics fonamentals per a la seguretat marítima, com ara els que permeten una identificació automàtica dels vaixells (sistema SIA) o registrar les dades de la travessia (sistema RDT o «caixes negres») per facilitar les investigacions posteriors a un accident marítim.

Una altra novetat important de la Directiva 2002/59/CE consisteix a abordar la regulació de l'assistència als vaixells que estiguin en situació de perill d'acord amb les directrius aprovades per l'Assemblea de l'Organització Marítima Internacional (d'ara endavant OMI) el 5 de desembre de 2003, mitjançant la Resolució A. 949(23) sobre directrius relatives a llocs de refugi per a vaixells necessitats d'assistència, conforme a les quals, si bé els estats riberencs no estan obligats a autoritzar l'accés dels vaixells a un lloc de refugi, sí que han de sospesar equilibradament els factors que l'esmentada mesura comporta, raó per la qual la Directiva 2002/59/CE imposa als estats membres el deure d'elaborar plans per allotjar a les aigües sota la seva jurisdicció vaixells en perill.

L'article 108 de la Llei 62/2003, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, ha iniciat la incorporació a l'ordenament espanyol de la Directiva 2002/59/CE, en preveure que els òrgans competents en matèria de marina mercant poden establir condicions per autoritzar l'entrada d'un vaixell que sol·liciti refugi en un port o lloc d'abric, amb la finalitat de protegir adequadament la seguretat de les persones, del trànsit marítim, del medi ambient o dels béns afectats, i en establir que l'esmentada mesura, les eventuais conseqüències de la qual són d'impossible avaluació prèvia, també pot quedar condicionada a la prestació d'una garantia econòmica per part del propietari, de l'operador o del carregador del vaixell.

Aquest Reial decret té per finalitat completar la incorporació a l'ordenament jurídic espanyol de la Directiva 2002/59/CE i, alhora, desenvolupar el mandat que conté l'article 108 de la Llei 62/2003, de 30 de desembre. Com que no és obligatori, com s'ha indicat, l'atorgament d'autorització als vaixells que sol·licitin accés a un lloc de refugi, mitjançant aquest Reial de-