



N/Rfa.: IT/TV  
Expte: 18/6787

**PROYECTO DE REAL DECRETO 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.**

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 incorporó al ordenamiento interno español la Directiva 98/18/CE del mismo título, que estableció para todos los Estados miembros de la Unión Europea criterios uniformes de seguridad para los buques de pasaje que realicen servicios entre puertos nacionales, cualquiera que sea la bandera que enarboles.

La citada Directiva ha sido sucesivamente modificada por otras posteriores, entre las que cabe citar la Directiva 2002/25/CE, la Directiva 2002/84/CE, la Directiva 2003/24/CE y la Directiva 2003/75/CE, que se han incorporado al ordenamiento jurídico español por los correspondientes reales decretos de modificación parcial del Real Decreto 1247/1999.

El 6 de mayo de 2009 se aprobó, por el Parlamento Europeo y el Consejo, la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, como versión refundida de todas las anteriores, y que derogó a la Directiva 98/18/CE.

La última actualización de la Directiva 2009/45/CE se ha producido con la aprobación de la Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de noviembre de 2017 por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Este real decreto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2017/2108, introduciendo las correspondientes modificaciones al Real Decreto 1247/1999.



Entre las novedades más importantes que el mismo introduce se pueden destacar las siguientes: en primer término, se excluyen del ámbito de aplicación del Real Decreto 1247/1999 algunos tipos de buques, tales como las embarcaciones auxiliares, los barcos de vela y los buques que transporten a personal especializado que no se dedique a las actividades mercantiles propias del buque.

Por otra parte, se lleva a cabo una regulación transitoria para los buques de aluminio, habida cuenta de las especiales características de los mismos y de las consecuencias gravosas que supondría la aplicación plena del Real Decreto 1247/1999 a dichos buques.

Asimismo, la experiencia ha demostrado que resulta más razonable la exclusión de los buques de pasaje de menos de 24 metros de la aplicación del Real Decreto 1247/1999, por considerarse un tanto desproporcionado aplicar a los mismos los requerimientos y exigencias que están diseñados y concebidos para los buques de pasaje de mayor eslora y teniendo en cuenta, además, que estos buques menores de 24 metros se fabrican principalmente con materiales distintos al acero.

A mayor abundamiento, se ha considerado más operativo simplificar y racionalizar las definiciones de las zonas marítimas del Real Decreto 1247/1999, suprimiéndose los criterios redundantes o inadecuados.

Además, se valora especialmente en esta normativa el factor humano como clave de la seguridad marítima, por lo que se toman en consideración los estrechos vínculos existentes entre la seguridad de la navegación, la vida a bordo del buque, las condiciones de trabajo en el mismo y la formación de la tripulación.

Se articulan, por último, algunas otras medidas técnicas y jurídicas de menor calado para poner al día algunos aspectos complementarios de la Directiva 2009/45/CE.

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 .... de ..... de 2018,



## DISPONGO

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

El Real Decreto 1247/1999 queda modificado como sigue:

**Uno.** El artículo 2 tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Este Reglamento se aplicará a los buques de pasaje nuevos, a los buques de pasaje existentes, estos últimos cuando sean de eslora igual o superior a 24 metros, y a las naves de pasaje de gran velocidad, cualquiera que sea el pabellón que enarboles, 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 equivalente y no contemplados en las normas relativas a las naves de gran velocidad, Resoluciones MSC. 36(63) o MSC.97 (73), del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, o naves de sustentación dinámica [Resolución A.373 (X)], de la misma organización.
  - d) Los buques de madera y de construcción primitiva.
  - e) Los buques o embarcaciones de recreo,



- f) Los buques utilizados exclusivamente en zonas portuarias
- g) los buques o embarcaciones de vela
- h) los buques tradicionales
- i) los buques de servicio para instalaciones en alta mar o embarcaciones auxiliares
- j) los buques de pasaje de gran velocidad cuando sean utilizados exclusivamente en zonas portuarias o que sean buques de servicio para instalaciones en alta mar”

**Dos.** El artículo 3 quedará redactado como sigue:

« Artículo 3. Definiciones.

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) “convenios internacionales”: los convenios siguientes, incluidos sus protocolos y modificaciones, es decir, en sus versiones actualizadas:

- i) el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (Convenio SOLAS de 1974),  
y
- ii) el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966;»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) “código de estabilidad sin avería”: el “Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI” contenido en la Resolución A.749 (18), de 4 de noviembre de 1993, o el “Código Internacional de estabilidad sin avería, 2008”, contenido en la Resolución MSC.267(85) de la OMI, de 4 de diciembre de 2008, en sus versiones actualizadas;»;

c) la letra f), segundo guion, se sustituye por el texto siguiente:



«- su velocidad máxima, tal como se define en la regla 1.4.30 del Código de naves de gran velocidad, 1994, y la regla 1.4.38 del Código de naves de gran velocidad, 2000, no sobrepase los 20 nudos;»;

d) la letra l) se sustituye por el texto siguiente:

«l) “altura de proa”: la definida en la regla 39 del Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966;»;

e) en la letra n), el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«n) “zonas marítimas”: las zonas definidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4;»;

f) La letra “o” tendrá la siguiente redacción:

«o) “organización reconocida”: una organización reconocida de acuerdo con el Real Decreto 877/2011 de 24 de junio sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.”

g) la letra r) se sustituye por el texto siguiente:

«r) “zona portuaria”: el espacio marítimo que abarca las zonas de servicios de los puertos situados en el litoral español determinados de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante o por la normativa correspondiente de las Comunidades Autónomas en la materia»;

h) se suprime la letra s);

i) se introduce una nueva letra “u” , con el texto siguiente:

«u) “Estado rector del puerto”: el Estado miembro en cuyo territorio se encuentran el puerto o los puertos entre los cuales



efectúa una travesía nacional un buque o nave que enarbola el pabellón de otro Estado miembro;»;

j) se introduce una nueva letra “v” con el texto siguiente:

«v “organización reconocida”: una organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n.o 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*1);

k) se introduce una nueva letra “y” con el texto siguiente:

«y) “persona con movilidad reducida”: toda persona que tenga dificultades particulares para utilizar los transportes públicos, incluyendo a las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, las personas que sufren minusvalías sensoriales y las personas en silla de ruedas, las mujeres embarazadas y las personas que acompañen a niños de corta edad;»;

l) se añaden las letras siguientes:

«z) “barco o embarcación de vela”: todo buque impulsado por velas, aun cuando esté equipado con propulsión mecánica para fines auxiliares y de emergencia;

z bis) “material equivalente”: aleación de aluminio o de cualquier otro material incombustible que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, mantiene unas propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero después de la superación pertinente del ensayo estándar de exposición al fuego;

z ter) “ensayo estándar de exposición al fuego”: aquel en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura, de conformidad con el método de prueba especificado en el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de



exposición al fuego, recogido en la Resolución MSC.307(88) de la OMI, de 3 de diciembre de 2010, en su versión actualizada;

z quater) “buques tradicionales”: toda clase de buques de pasaje históricos diseñados antes de 1965, y sus réplicas, contruidos predominantemente con los materiales originales, así como los diseñados para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, maniobrados con arreglo a los principios de la náutica y la técnica tradicionales;

z quinquies) “buque o embarcación de recreo”: un buque o una embarcación que no se utilice con fines comerciales, con independencia de su medio de propulsión;

z sexies) “embarcación auxiliar”: toda embarcación transportada en un buque para trasladar a más de doce pasajeros desde un buque de pasaje amarrado a puerto y viceversa;

z septies) “buque de servicio para instalaciones en alta mar”: toda nave utilizada para transportar y alojar a personal de una actividad industrial que no trabaje a bordo y que no sea esencial para la actividad del buque;

z octies) “nave de servicio para instalaciones en alta mar”: toda nave utilizada para transportar y alojar a personal de una actividad industrial que no trabaje a bordo y que no sea esencial para la actividad económica de la nave;

z nonies) “reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia”: alguna de las acciones siguientes:

— Todo cambio que altere considerablemente las dimensiones del buque, como su prolongación mediante la adición de un cuerpo intermedio,



- Todo cambio que altere considerablemente la capacidad de carga de pasajeros de un buque, como convertir la cubierta para vehículos en alojamiento para pasajeros,
- Todo cambio que incremente considerablemente la vida de servicio del buque, como renovar el alojamiento de pasajeros en toda una cubierta,
- Toda conversión de cualquier tipo de buque en buque de pasaje.».

**Tres.** El artículo 4 quedará redactado del siguiente modo:

«Artículo 4. Clasificación de las zonas marítimas y clases de buques de pasaje

1. Las zonas marítimas se dividen en las siguientes categorías:

“Zona A”	zona marítima situada fuera de las zonas B, C y D.
“Zona B”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén a más de 20 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea y que esté situada fuera de las zonas C y D.
“Zona C”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén a más de 5 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea, pero que esté situada fuera de la zona D, si la hubiere, y en la que además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros debe ser inferior al 10 % en





	un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.
“Zona D”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén situadas a más de 3 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea y en la que además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros debe ser inferior al 10 % en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.

2. La Dirección General de la Marina Mercante:

- a) establecerá, y actualizará cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción;
- b) determinará el límite interior de la zona marítima más próximo a la línea de costa española;
- c) publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de internet del Ministerio de Fomento <https://www.fomento.es>

3. Los buques de pasaje se dividirán en las clases siguientes, según las zonas en que puedan navegar:

“Clase A”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas A, B, C y D.
“Clase B”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas B, C y D.
“Clase C”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por



	zonas C y D.
“Clase D”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por la Zona D.

4. Para las naves de pasaje de gran velocidad serán de aplicación las categorías definidas en el capítulo 1, apartados 1.4.10 y 1.4.11, del Código de naves de gran velocidad de 1994, o en el capítulo 1, apartados 1.4.12 y 1.4.13, del Código de naves de gran velocidad de 2000.».

**Cuatro.** El artículo 5 quedará redactado como sigue:

«Artículo 5. Equipos marinos.

Todo equipo marino que cumpla los requisitos establecidos en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques se considera conforme con lo dispuesto en este real decreto.»

**Cinco.** El artículo 6 tendrá la siguiente redacción:

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

1. Los buques de pasaje, nuevos y existentes, de cualquier clase, deberán cumplir las siguientes medidas de seguridad:
  - 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 que utilice la Administración marítima, de acuerdo con lo previsto en el



Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y actividades correspondientes a la Administración marítima.

- b) 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).
- c) A los aparatos náuticos les será de aplicación lo dispuesto en las reglas 17, 18, 19, 20 y 21 del capítulo V del Convenio SOLAS, 1974, en su versión vigente. Los aparatos náuticos de a bordo enumerados en el Anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/306 de la Comisión de 6 de febrero de 2017 por el que se indican los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo para equipos marinos se consideran conformes con las prescripciones para la aprobación de la Regla 18.1 del Capítulo V del Convenio SOLAS, 1974.

- 2. Las reparaciones, cambios y modificaciones de importancia en buques nuevos y existentes, así como en sus correspondientes equipamientos, cumplirán las prescripciones relativas a los buques nuevos que se establecen en el artículo 7.1. a), siempre teniendo en cuenta que los cambios destinados exclusivamente a mejorar la flotabilidad no se consideran modificaciones de importancia.

**Seis.** El artículo 6. Bis. 1 tendrá la siguiente redacción:

“1.- Los buques de pasaje de transbordo rodado de la Clase C cuyas quillas estuviesen colocadas a partir del 1 de octubre de 2004 o que se encontrasen en una fase similar de construcción a partir del 1 de octubre de 2004 y todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las Clases A y B cumplirán lo dispuesto en los artículos 5, 7 y 8



del Real Decreto 1861/2004 de 6 de septiembre sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado”.

**Siete.** Se suprime el apartado 2 del artículo 6, bis.

**Ocho.** Se suprime el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 6, ter

**Nueve.** En el artículo 7.2 (“Prescripciones del Convenio de líneas de carga”) se suprime la letra b).

**Diez.** La actual letra c) del artículo 7. 2 pasa a ser la b), con la siguiente redacción:

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

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

**Once.** El apartado 3 del artículo 8 tendrá la siguiente redacción:

«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 los 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 operativas locales específicas de las zonas marítimas en las que las citadas clases de buques están autorizadas a operar.



Para que los buques de pasaje existentes de las clases C y D puedan realizar viajes nacionales regulares en otro Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento deberá obtener previamente el acuerdo del citado Estado rector del puerto con respecto a dichas normas.

Cuando el citado viaje nacional se realice desde o entre puertos españoles se requerirá la previa aprobación de la Dirección General de la Marina Mercante sobre las mencionadas normas».

**Doce.** Se suprimen los apartados 4 y 5 del artículo 8.

**Trece.** El artículo 9.1. c) tendrá la siguiente redacción:

“c) Cumplan íntegramente las prescripciones del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código NSD) contenido en la Resolución A. 373 (10) de OMI, en su versión actualizada.”

**Catorce.** En el artículo 9. 3 donde dice “...con arreglo a la Disposición adicional primera del Real Decreto 2662/1998 de 11 de diciembre sobre reglas...” debe decir “...según lo dispuesto en la Disposición adicional primera del Real Decreto 877/2011 de 21 de junio sobre reglas...”

**Quince.** El artículo 10, 2 tendrá la siguiente redacción:

“2.- El Ministerio de Fomento podrá adoptar, siguiendo los procedimientos establecidos en el artículo 9 de la Directiva 2009/45/CE –en su versión modificada por el artículo 1, 8), b) de la Directiva 2017/2108-, disposiciones equivalentes a determinados requisitos específicos de este real decreto,



siempre que sean al menos tan eficaces como dichos requisitos”.

**Dieciséis.** En el artículo 11, 1 donde dice “Buques de pasaje nuevos” debe decir: “Buques de pasaje nuevos y existentes”.

**Diecisiete.** Se suprime el apartado 2 del artículo 11, pasando a reenumerarse los actuales apartados 3, 4, 5, y 6 como 2, 3, 4 y 5.

**Dieciocho.** En el nuevo apartado 4 del artículo 11 donde dice “...el artículo 86. 5 de la Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, debe decir “...el artículo 263, e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.”

**Diecinueve.** El artículo 12, 1, primer párrafo, tendrá la siguiente redacción:

“1.- Todos los buques de pasaje nuevos y existentes que cumplan los requisitos de este Reglamento deberán ir provistos de un Certificado de Seguridad de conformidad con lo dispuesto en el citado Reglamento”.

**Veinte.** En el artículo 12. 1 al final del segundo párrafo donde dice “...con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1, a) y 2, a) del artículo 11, respectivamente “ debe decir “...con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, a) del artículo 11”.

**Veintiuno.** En el artículo 12, 3, tercer párrafo, donde dice “...que vayan a realizar travesías nacionales en un Estado de acogida...”



debe decir "...que vayan a realizar travesías nacionales en un Estado rector del puerto."

**Veintidós.** En el apartado 4 del artículo 12, donde dice "... las exenciones concedidas a un buque o nave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 10..." debe decir "...las medidas adicionales de seguridad, las equivalencias y las exenciones concedidas a un buque o nave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1, 2, y 3 del artículo 10".

**Veintitrés.** El artículo 13 tendrá la siguiente redacción:

"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 establecidas en el mismo, cuando ocasionen accidentes con daños para las personas, constituirá una infracción administrativa muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 308. 2. g) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
2. Constituye, asimismo, infracción administrativa muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 308. 2. a) del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad, previstas en este real decreto, haciendo peligrar su seguridad.
3. Constituyen infracciones administrativas graves, de conformidad con el artículo 307. 2. k) y ñ) del Texto Refundido de la Ley 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 certificaciones del buque y sus elementos.
- b) Las acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

**Veinticuatro.** Se crea una Disposición transitoria con el siguiente tenor:

“Disposición transitoria. Materiales equivalentes.

Los buques construidos en un material equivalente con anterioridad al 20 de diciembre de 2017 deberán cumplir las prescripciones de este real decreto antes del 22 de diciembre de 2025”.

**Veinticinco.** Se introducen los siguientes cambios en el Anexo I

- a) En el Capítulo II-2, parte A, punto 13, 1 al párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:  
«En todos los buques habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios limitadas por divisiones de clase “A”, las secciones limitadas por divisiones de clase “B” y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios, instalación de rociadores, dispositivos extintores, medios de acceso a los distintos compartimientos, cubiertas, etc., y el sistema de ventilación, con detalles acerca de la ubicación de los mandos de los ventiladores y la de las válvulas de mariposa, así como los números de identificación de los ventiladores que haya al





servicio de cada sección. O bien, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio producido se anotará en ellos tan pronto como sea posible. La exposición contenida en dichos planos y folletos irá en el idioma oficial del Estado de abanderamiento. Si ese idioma no es el inglés ni el francés, se acompañará una traducción a uno de estos dos idiomas. Cuando el buque realice travesías nacionales en otro Estado miembro, se acompañará una traducción al idioma oficial del Estado rector del puerto, en caso de que este idioma no sea ni el inglés ni el francés.»;

b) En el Capítulo III, epígrafe 2, nota 1 del cuadro, primer párrafo, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las embarcaciones de supervivencia pueden ser botes salvavidas o balsas salvavidas, o una combinación de ambas, conforme a lo dispuesto en la regla III/2.2. Cuando las travesías se efectúen por aguas abrigadas o en condiciones climáticas favorables, teniendo en cuenta las recomendaciones de la circular MSC/Circ.1046 de la OMI, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar, siempre que no se oponga el Estado miembro rector del puerto».



***Disposición derogatoria. Derogación normativa***

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

***Disposición Final Primera. Título competencial.***

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1.20ª de la Constitución en materia de marina mercante.

***Disposición Final Segunda. Facultad de desarrollo.***

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar cuantas disposiciones resulten necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

***Disposición Final Tercera. Incorporación del derecho de la Unión Europea.***

Mediante este real decreto se incorpora a nuestro ordenamiento interno la Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

***Disposición Final Cuarta. Entrada en vigor.***

Este real decreto entrará en vigor, después de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» el día 21 de diciembre de 2019.