

Disposición transitoria duodécima. *Gestión censal e inspección del Impuesto sobre Actividades Económicas.*

1. Las entidades que, de acuerdo con el artículo 22 del Real Decreto 243/1995, de 17 de febrero, por el que se dictan normas para la gestión del Impuesto sobre Actividades Económicas y se regula la delegación de competencias en materia de gestión censal de dicho impuesto, puedan solicitar la delegación de competencias en materia de gestión censal y que deseen asumir dicha competencia en 2003, deberán adoptar el oportuno acuerdo y presentar la correspondiente solicitud ante el Departamento de Gestión Tributaria de la Agencia Estatal de Administración Tributaria antes del 15 de abril de 2003.

La solicitud deberá presentarse incluso en los casos en que la entidad tenga asumida la competencia citada en 2002, entendiéndose en otro caso que se renuncia, con efectos de 1 de julio de 2003, al ejercicio por delegación de dicha competencia. Las entidades podrán solicitar la delegación de la gestión censal incluso cuando no hayan asumido por delegación en ejercicios anteriores la inspección del impuesto, siempre que para 2003 soliciten también la delegación de la inspección.

La Orden del Ministro de Hacienda que conceda la delegación de la gestión censal para 2003 se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» antes del 1 de julio de 2003. En tanto no se publique la Orden citada la gestión censal del impuesto se continuará ejerciendo por la entidad que haya ejercido efectivamente dicha competencia en 2002.

2. La delegación de la inspección para 2003 se solicitará en el plazo establecido en el apartado anterior al Departamento de Inspección Financiera y Tributaria de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, sin que en este caso sea necesario presentar una nueva solicitud cuando ya se hubiese ejercido dicha competencia por delegación en 2002. El mismo plazo se aplicará si se desea renunciar al ejercicio de la competencia por delegación en 2003.

La Orden del Ministro de Hacienda que conceda la delegación de la inspección se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» antes del 1 de julio de 2003.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. A partir de la fecha de entrada en vigor de esta Ley, quedan derogadas las normas siguientes:

a) Disposiciones adicionales segunda y cuarta y disposiciones transitorias segunda, apartados 2, 3, 4 y 5, y undécima, en cuanto se refiere a la aplicación del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales.

b) La nota común 2.^a a la sección primera de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas, aprobadas por Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la Instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

c) La nota común 1.^a a la sección segunda de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas, aprobadas por el Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la Instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

Asimismo, quedan derogadas cuantas otras normas se opongan, contradigan o resulten incompatibles con los preceptos de la presente Ley.

2. Lo dispuesto en el párrafo a) del apartado anterior se entiende sin perjuicio de lo previsto en las disposiciones transitorias de la presente Ley.

Disposición final primera. *Desarrollo de la Ley.*

1. Se faculta al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de esta Ley.

2. En particular, se faculta al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de las tarifas e Instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

3. Se faculta al Ministro de Hacienda para aprobar los modelos de comunicación a efectos de la aplicación de la exención en el Impuesto sobre Actividades Económicas determinada en función del importe neto de la cifra de negocios del sujeto pasivo y de la aplicación del coeficiente de ponderación de la misma, así como para determinar los plazos y la forma de presentación de las comunicaciones y los supuestos en los cuales no será necesaria dicha presentación.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

1. La presente Ley entrará en vigor el día 1 de enero de 2003.

2. El modelo de financiación de las entidades locales descrito en los artículos cuadragésimo primero y cuadragésimo tercero de la presente Ley entrará en vigor el 1 de enero de 2004 y será objeto de desarrollo anual por las Leyes de Presupuestos Generales del Estado, de conformidad con las directrices recogidas en la presente Ley.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 27 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

MINISTERIO DE FOMENTO

25287 *REAL DECRETO 1422/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.*

El Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 97/70/CE, del Consejo, así como su modificación, efectuada por la Directiva 99/19/CE, de 18 de marzo de 1999.

Con posterioridad, y al objeto de modificar la Directiva 97/70/CE, se ha aprobado la Directiva 2002/35/CE, de la Comisión, de 25 de abril, modificación que consiste únicamente en la sustitución del anexo I de la citada Directiva 97/70.

Este Real Decreto tiene por objeto, precisamente, incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2002/35/CE, la cual, como se acaba de decir, se limita a sustituir el anexo I de la Directiva 97/70 por otro nuevo, con la finalidad de armonizar, en ciertos supues-

tos, criterios interpretativos que hasta ahora se habían dejado a la discrecionalidad de los Estados miembros, introduciendo los oportunos cambios en el Real Decreto 1032/1999, que queda subsistente.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con el informe favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de diciembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del anexo I del Real Decreto 1032/1999.*

El anexo I del Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, se sustituye por el que se inserta en 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 normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y ejecución 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 27 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

A efectos de este anexo se entenderá por «buque de pesca construido a partir del 1 de enero de 2003» todo buque de pesca en el que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se haya contratado su construcción o alguna transformación importante a partir del 1 de enero de 2003, o bien que se haya celebrado dicho contrato de construcción o de transformación importante antes del 1 de enero de 2003 y la entrega se produzca transcurridos, al menos, tres años a partir de esa fecha.

b) Que, a falta de un contrato de construcción a partir del 1 de enero de 2003, se haya instalado la quilla, se haya iniciado una fase de construcción que haya reconocido un buque concreto, o bien haya comenzado una fase de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de las antedichas estructuras o bien de un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es inferior al primero.

PARTE A

Modificaciones que afectarán a todos los buques de pesca a los que se aplica la Directiva, exceptuando los buques de pesca nuevos construidos a partir del 1 de enero de 2003.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Regla 2: definiciones.

Apartado 1. «Buque pesquero nuevo»: todo buque de pesca en el que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se contrate su construcción o bien alguna transformación de importancia durante el año 1999 o con posterioridad al mismo, o bien, si ello ha ocurrido en años anteriores, que la entrega se produzca transcurridos, al menos, tres años desde el 1 de enero de 1999.

b) Que, a falta de contrato de construcción, se instale la quilla, se inicie una fase de construcción que haga reconocible al buque concreto o bien se comience una fase de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura o de un 1 por 100 de dicho total si este segundo valor es inferior al primero, todo ello durante el año 1999 o con posterioridad.

CAPÍTULO V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios

Regla 2: definiciones.

Apartado 2. «Ensayo estándar de exposición al fuego»: se incluirán al final las siguientes modificaciones en relación con la curva estándar de temperatura:

«... La curva estándar tiempo-temperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes puntos indicadores de la temperatura interior del horno:

Temperatura inicial del horno: 20 °C
Al finalizar los cinco primeros minutos: 576 °C
Al finalizar los diez primeros minutos: 679 °C
Al finalizar los quince primeros minutos: 738 °C
Al finalizar los treinta primeros minutos: 841 °C
Al finalizar los sesenta primeros minutos: 945 °C.»

CAPÍTULO VII

Dispositivos y normas de salvamento

Regla 1: ámbito de aplicación.

El apartado 2 quedará redactado como sigue:

«Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 m, si bien la Administración marítima podrá aplazar la implantación de las prescripciones de dichas reglas hasta el 1 de febrero de 1999.»

Regla 13: dispositivos radioeléctricos de salvamento. El apartado 2 quedará redactado como sigue:

«Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento aprobadas por la organización podrán ser aceptados por la Administración marítima hasta el 1 de febrero de 1999, siempre que la misma juzgue que son compatibles con los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.»

CAPÍTULO IX

Radiocomunicaciones

Regla 1: ámbito de aplicación.

El apartado 1 quedará redactado como sigue:

«No obstante, la Administración marítima podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes hasta el 1 de febrero de 1999.»

Regla 3: exenciones.

El párrafo c) del apartado 2 quedará redactado como sigue:

«Cuando el buque vaya a ser retirado del servicio de forma permanente antes del 1 de febrero del año 2001.»

PARTE B

Modificaciones que afectarán a los buques de pesca nuevos construidos a partir del 1 de enero de 2003.

El texto actual de las reglas que a continuación se indican quedará redactado como sigue:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Regla 2: definiciones.

Inciso ii) del párrafo a) del apartado 22:

«El mamparo de colisión estará ubicado de modo que diste de la perpendicular de proa: no menos de 0,05 L ni más de 0,05 L más 1,35 m en los buques de eslora inferior a 45 m.»

Regla 6: reconocimientos.

Párrafo c) del apartado 1:

«Además del reconocimiento periódico exigido en el inciso i) del párrafo b), los reconocimientos intermedios respecto de la estructura y máquinas del buque a intervalos de dos años más/menos tres meses, en el caso de los buques construidos con materiales distintos de la madera, y a los intervalos especificados por la Administración en el caso de los buques construidos con madera. El reconocimiento se realizará de modo que también garantice que no se han efectuado reformas que pudieran tener un efecto adverso en la seguridad del buque o de la tripulación.»

CAPÍTULO II

Construcción, integridad de estanqueidad y equipo

Regla 1: construcción.

Apartado 1:

«La resistencia y la construcción del casco, las superestructuras, las casetas, los guardacalores de máquinas, los tambuchos y cualesquiera otras estructuras, así como el equipo del buque, serán tales que permitan hacer frente a todas las condiciones previsibles del servicio a que se destine el buque, y se construirán siguiendo las reglas de una organización reconocida.»

Regla 2: puertas estancas.

Apartado 1:

«El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos, de conformidad con lo dispuesto en la regla 1.3) será el mínimo compatible con la

disposición general y las necesidades operacionales del buque; dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre que responderán a las normas de una organización reconocida. Las puertas estancas tendrán una resistencia equivalente a la de la estructura adyacente no perforada.»

Regla 2: puertas estancas.

Párrafo a) del apartado 3:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 m, las puertas estancas serán del tipo de corredera en los espacios en que se las haya de abrir en la mar y cuando estén situadas de manera que sus falcas queden por debajo de la máxima flotación de servicio, a menos que la Administración marítima estime esto imposible o innecesario, habida cuenta del tipo de buque y las operaciones que realice.

Las exenciones a esta regla que autorice la Administración marítima española deberán ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 de este Real Decreto.»

Regla 5: escotillas.

Apartado 3:

«Se proveerán medios que garanticen que las tapas de escotilla de madera quedarán cerradas de modo estanco a la intemperie, de conformidad con las normas establecidas en las reglas 14 y 15 del anexo I del Convenio internacional sobre Líneas de Carga de 1966» (1).

Regla 9: ventiladores.

Apartado 1:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 m, la altura mínima en que los manguerotes que no sean los que ventilan el espacio de máquinas rebasa la cubierta será de 900 mm en la de trabajo y de 760 mm en la de superestructura. En los buques de eslora inferior a 45 m, la altura de dichos manguerotes será de 760 mm y de 450 mm, respectivamente. La altura sobre cubierta de las aberturas que ventilan el espacio de máquinas, necesarias para la ventilación continua del espacio de máquinas y, en su caso, para la ventilación inmediata del compartimiento de grupos electrógenos, será conforme, por regla general, a lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 9 del capítulo II. Sin embargo, en los casos en que esto resulte impracticable como consecuencia del tamaño y de los medios del buque, podrán aceptarse alturas inferiores, que en todos los casos habrán de respetar un mínimo de 900 mm por encima de la cubierta de trabajo y de la cubierta de superestructura, a condición de que se doten de dispositivos de cierre estancos a la intemperie y conformes a lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 9 del capítulo II, en combinación con otros dispositivos oportunos que permitan garantizar una ventilación ininterrumpida y adecuada de los espacios en cuestión.»

Regla 12: portillos.

Apartado 6:

«La Administración marítima podrá aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos

(1) Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1966, acordado por la Conferencia internacional sobre líneas de carga el 5 de abril de 1966 y adoptado el 25 de octubre de 1967 por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.133 (V).

laterales y popales de las casetas situadas en la cubierta de trabajo o por encima de ésta, si a juicio suyo no quedara disminuida la seguridad del buque, tomando en consideración las reglas de organizaciones reconocidas basadas en las normas ISO correspondientes.»

Regla 15: equipos de fondeo.

Se proveerá equipo de fondeo proyectado, de modo que se pueda utilizar con rapidez y seguridad y que consista de anclas, cadenas o cables estopores y un molinete u otros dispositivos para dejar caer el ancla o llevarla y para mantener el buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles. También se proveerá a los buques de equipo de amarre adecuado que permita sujetarlos sin riesgos en todas las condiciones operacionales. El equipo de fondeo y amarre habrá de responder a las normas de una organización reconocida.

CAPÍTULO III

Estabilidad y estado correspondiente de navegabilidad

Regla 1: generalidades.

Los buques se proyectarán y construirán de forma tal que queden satisfechas las prescripciones de este capítulo en las condiciones operacionales a que se hace referencia en la regla 7. Los cálculos de las curvas de brazos adrizantes deberán efectuarse con arreglo al código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques de la OMI (2).

Regla 2: criterios de estabilidad.

Apartado 1:

Se aplicarán los siguientes criterios de estabilidad mínima, a menos que, a juicio de la Administración marítima, la experiencia de orden operacional justifique que se prescinda de ellos. Cualquier desviación respecto de los criterios de estabilidad mínima que autorice la Administración marítima española deberá ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 del Real Decreto 1032/1999 (3).

Párrafo d) del apartado 1:

«En los buques de una cubierta, la altura metacéntrica inicial GM no será inferior a 350 mm. En los buques con superestructura completa se podrá reducir la altura metacéntrica, con la conformidad de la Administración marítima, pero sin que nunca sea inferior a 150 mm. Las reducciones de la altura metacéntrica que autorice la Administración marítima deberán ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 del Real Decreto 1032/1999.»

Apartado 3:

«Cuando se utilice lastre para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el apartado 1, su naturaleza y distribución serán las que la Administración Marítima juzgue satisfactorias. En los buques de eslora inferior a 45 m, el lastre habrá de ser per-

manente. Todo lastre permanente será sólido y se fijará de manera segura al buque. La Administración marítima podrá aceptar lastre líquido, almacenado en tanques completamente llenos que no estén conectados a ningún sistema de bombeo del buque. Cuando se utilice lastre líquido con carácter permanente para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el apartado 1, deberán incluirse en el certificado de conformidad y en el cuadernillo de estabilidad los detalles al respecto.

El lastre permanente no podrá retirarse del buque ni cambiarse de emplazamiento sin la aprobación de la Administración marítima.»

Regla 4: métodos especiales de pesca.

Los buques cuyos métodos especiales de pesca sometan el buque a fuerzas externas adicionales durante las faenas de pesca, satisfarán los criterios de estabilidad de la regla 2.1), incrementándose el rigor de éstos, si resulta necesario, en la medida que la Administración marítima juzgue satisfactoria. Los buques que realicen faenas de arrastre con redes de vara habrán de satisfacer criterios más estrictos de estabilidad:

a) Los criterios relativos al área situada bajo los brazos adrizantes y a los brazos adrizantes que figuran en los párrafos a) y b) de la regla 2.1) se verán incrementados en un 20 por ciento;

b) La altura metacéntrica no podrá ser inferior a 500 mm.

c) Los criterios enunciados en la letra a) sólo serán aplicables a los buques cuya potencia propulsora instalada no supere el valor en kilovatios que se especifica en las siguientes fórmulas:

$N = 0,6 Ls^2$ en los buques de eslora igual o inferior a 35 metros.

$N = 0,7 Ls^2$ en los buques de eslora igual o superior a 37 metros.

Para eslora intermedia del buque, el coeficiente correspondiente a Ls se obtendrá por interpolación entre 0,6 y 0,7.

Ls es la eslora total que figura en el certificado de arqueo.

Cuando la potencia propulsora instalada supere los valores normalizados que resultan de las fórmulas anteriores, los criterios a que se refiere el párrafo a) se verán incrementados de manera directamente proporcional a la potencia excedente.

La Administración marítima deberá cerciorarse de que se cumplen los criterios más estrictos de estabilidad aplicables a los buques que realicen faenas de arrastre con tangones en las condiciones operacionales mencionadas en la regla 7.1) del presente capítulo.

En los cálculos de estabilidad se supondrá que los tangones deberán formar hasta un ángulo de 45 grados con la horizontal.

Regla 5: viento y balanceo intensos.

Los buques deberán poder resistir los efectos del viento y el balanceo intensos, con las correspondientes condiciones de mar, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste. Los cálculos correspondientes deberán efectuarse con arreglo al Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques de la OMI.

Regla 8: acumulación de hielo.

La regla será aplicable, si bien no estarán permitidos los márgenes de formación de hielo que quedan a la

(2) Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques, recogido en los instrumentos aprobados por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.749(18) adoptada el 4 de noviembre de 1993, modificada por la Resolución M.S.C. 75(69).

(3) Los criterios de estabilidad relativos a los buques de suministro para instalaciones mar adentro contemplados en los apartados 4.5.6.2.1 a 4.5.6.2.4 del Código de estabilidad sin averías para todos los tipos de buques de la OMI podrán considerarse equivalentes a los criterios de estabilidad de las letras a) a c) del apartado 1 de la regla 2. Dicha equivalencia sólo podrá aplicarse, con la conformidad de la Administración, a los buques de pesca cuyo caso sea similar en forma al de los buques de suministro para instalaciones de mar adentro.

discreción de la Administración marítima con arreglo a la recomendación 2 (4).

Regla 9: prueba de estabilidad.
Apartado 2:

«Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y/o a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración marítima considera esto necesario habida cuenta de sus márgenes de estabilidad, y se revisará la información al respecto. Sin embargo, cuando la variación del desplazamiento en rosca supere en un 2 por ciento el desplazamiento en rosca original y sea imposible demostrar mediante cálculos que el buque sigue cumpliendo los criterios de estabilidad, éste deberá ser objeto de una nueva prueba de estabilidad.»

Regla 12: altura de la proa.

La altura de la proa será la suficiente para impedir que el buque embarque cantidades excesivas de agua.

Cuando se trate de buques que faenen en zonas limitadas situadas a un máximo de 10 millas de la costa, la altura mínima de la proa será la que la Administración marítima juzgue satisfactoria y en su determinación se tendrán en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas y los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Para los buques que faenen en todas las demás zonas:

1. La altura mínima de la proa deberá calcularse con arreglo al método de cálculo recogido en la recomendación 4 del documento adjunto 3 que acompaña al Acta final de la Conferencia de Torremolinos, siempre que durante las operaciones de pesca las capturas deban almacenarse en las bodegas de pesca a través de escotillas situadas en una cubierta de trabajo expuesta, por delante de la caseta o la superestructura.

2. La altura mínima de la proa deberá ajustarse a la regla 39 del anexo I del Convenio internacional sobre Líneas de Carga de 1966, no pudiendo ser inferior a 2.000 mm, siempre que las capturas deban almacenarse en las bodegas de pesca a través de escotillas situadas en una cubierta de trabajo expuesta, protegida por una caseta o superestructura. A este respecto, el calado máximo de servicio admisible debe considerarse en lugar de la flotación del francobordo asignado de verano.

Regla 14: compartimentado y estabilidad después de avería.

Los buques cuya eslora sea igual o superior a 100 metros y que lleven 100 o más personas a bordo deberán poder permanecer a flote con estabilidad positiva, después de la inundación de cualquier compartimiento que se suponga averiado, teniendo en cuenta el tipo de buque, el servicio previsto y la zona en que vaya a operar (5). Los cálculos deberán efectuarse con arreglo a las directrices a que se refiere la nota.

(4) En las «Directrices relativas a la acumulación de hielo», incluidas en la recomendación 2 del documento adjunto que se acompaña al Acta final de la Conferencia de Torremolinos, se indican las zonas marítimas en donde es probable la formación de hielo y las modificaciones que convendrá hacer en la corrección respecto de la acumulación de hielo.

(5) La recomendación 5 del documento adjunto que acompaña al acta final de la Conferencia de Torremolinos contiene «Directrices sobre los cálculos relativos al compartimentado y a la estabilidad después de la avería».

CAPÍTULO IV

Instalaciones de máquinas, instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente

Regla 3: generalidades.
Apartado 1:

«Los sistemas de propulsión principal, de control, de tuberías de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, de circuitos eléctricos y de refrigeración, las máquinas auxiliares, calderas y otros recipientes a presión, la disposición de las tuberías y circuitos de bombeo, el equipo y los aparatos de gobierno, y los ejes y acoplamientos para la transmisión de fuerza, se proyectarán, construirán, probarán, instalarán y mantendrán de conformidad con las normas de una organización reconocida. Tales máquinas y equipo, así como los mecanismos elevadores, los chigres y el equipo de manipulación y elaboración de pescado irán protegidos con miras a reducir al mínimo todo peligro para las personas que se hallen a bordo. Se prestará una atención especial a las piezas móviles, a las superficies calientes y a otros riesgos.»

Apartado 7:

La Administración marítima se cerciorará de que a las Reglas 16 a 18 se les da cumplimiento y aplicación uniformes, de conformidad con las Reglas de una organización reconocida (6).

Apartado 9:

«Se tomarán las medidas que la Administración marítima juzgue satisfactorias para garantizar que todo el equipo funciona correctamente en todas las condiciones operacionales, incluidas las de maniobra, y que se ha dispuesto lo necesario, de conformidad con las normas de una organización reconocida, para la realización de las inspecciones regulares y pruebas ordinarias que garanticen que seguirá funcionando bien.»

Apartado 10:

«Los buques llevarán documentación acorde a las normas de una organización reconocida que demuestre la aptitud del buque para operar con espacios de máquinas sin dotación permanente.»

Regla 6: calderas de vapor y sistemas de alimentación y de tuberías para calderas.

Apartado 1:

«Toda caldera de vapor y todo generador de vapor no expuesto al fuego irá provisto, como mínimo, de dos válvulas de seguridad de capacidad suficiente. Sin embargo, la Administración marítima podrá permitir, teniendo en cuenta el rendimiento o cualesquiera otras características de cualquier caldera de vapor o generador de vapor no expuesto al fuego, que se instale solamente una válvula de seguridad si estima que ésta da protección adecuada contra sobrepresiones, de conformidad con las normas de una organización reconocida.»

Regla 8: mando desde la caseta de gobierno.
Párrafo b) del apartado 1:

«Cuando la máquina propulsora haya de ser teleoperada desde el puente de navegación, regirán

(6) Véanse las Recomendaciones publicadas por la Comisión Electrotécnica Internacional y en particular la Publicación 92 «Instalaciones Eléctricas del buque».

las siguientes disposiciones: el telegobierno a que se hace referencia en el párrafo a) se efectuará mediante un dispositivo de gobierno que responda a las normas de una organización reconocida, acompañado, cuando sea necesario, de medios que impidan la sobrecarga de la máquina propulsora.»

Regla 10: medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables.

Apartado 4:

«Las tuberías de combustible líquido que, si sufren daños, puedan dejar escapar combustible de tanques de almacenamiento, sedimentación o uso diario situados por encima del doble fondo, estarán dotadas en el tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro situado fuera del espacio de que se trate, si se produjera un incendio en el espacio en que estén esos tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en un túnel de eje o de tuberías o espacio similar, se colocarán válvulas en dichos tanques, pero el control, en caso de incendio, se podrá efectuar mediante una válvula suplementaria instalada en la tubería o en las tuberías, fuera del túnel o espacio similar. Si la válvula suplementaria va instalada en el espacio de máquinas habrá de ser accionable fuera de este espacio.»

El párrafo a) del apartado 7:

«Las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios serán de acero o de otro material aprobado, si bien se permitirá el uso de un mínimo de tuberías flexibles. Estas tuberías flexibles y los accesorios de sus extremos tendrán la necesaria solidez y serán de materiales piroresistentes aprobados o llevarán revestimientos piroresistentes, de conformidad con las normas de una organización reconocida. Los empalmes de las tuberías flexibles deberán hacerse de conformidad con el documento IMO Circ. MSC. 647 "Directrices para minimizar los derrames procedentes de los sistemas de líquidos inflamables".»

Apartado 10:

«Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo del aceite empleado en los sistemas de lubricación a presión habrán de responder a las reglas de una organización reconocida. En los espacios de categoría A para máquinas y, siempre que sea posible, en cualesquiera otros espacios de máquinas, esas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los apartados 1, 3, 6 y 7 y, en la medida en que sea necesario de conformidad con las normas de una organización reconocida, lo dispuesto en los apartados 2 y 4. No obstante, en los sistemas de lubricación podrán utilizarse indicadores visuales de caudal hechos de vidrio a condición de que, sometidos a pruebas, demuestren tener la debida resistencia al fuego.»

Apartado 11:

«Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo de aceites inflamables que no sean aquéllos a que se hace referencia en el apartado 10, y estén sometidos a presión en sistemas de transmisión de fuerza, de control y excitación, y de calefacción, habrán de responder a las normas de una organización reconocida. En los lugares en que haya posibles causas de ignición, dichas medidas satisfarán, al menos, lo dispuesto en los apartados 2 y 6 y, por lo que respecta a

resistencia y construcción, lo dispuesto en los apartados 3 y 7.»

Regla 12: protección contra el ruido.

Se tomarán medidas que reduzcan los efectos producidos por el ruido en el personal empleado en los espacios de máquinas a los niveles establecidos en el Código sobre niveles sonoros a bordo de los buques de la OMI (7).

Regla 13: aparato de gobierno.

Apartado 1:

«Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un medio auxiliar de accionamiento del timón que respondan a las normas de una organización reconocida. Dichos aparatos de gobierno principal y medio auxiliar de accionamiento del timón estarán dispuestos de modo que, dentro de lo razonable y posible, el fallo de uno de los dos no inutilice al otro.»

Regla 16: fuente de energía eléctrica principal.

El párrafo a) del apartado 1:

«Cuando la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, se proveerá una fuente de energía principal que, cuando menos, comprenderá dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor principal. Se podrán aceptar instalaciones distintas que tengan una capacidad eléctrica equivalente y respondan a las reglas de una organización reconocida.»

CAPÍTULO V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios

Regla 1: generalidades.

El párrafo c):

«Método IIIF: Instalación de un sistema automático de detección de incendios y de alarma en todos los espacios en los que puedan declararse aquéllos, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior, pero a condición de que la superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por divisiones de las clases "A" o "B" no exceda en ningún caso de 50 m². No obstante, la Administración marítima podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos, hasta un máximo de 75 m².»

Regla 2: definiciones.

Apartado 1:

«"Material incombustible" es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para experimentar la ignición cuando se le caliente a 750 °C aproximadamente, característica ésta que será demostrada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la Organización Marítima Internacional (8). Cualquier otro material será considerado material combustible.»

(7) Código sobre niveles sonoros a bordo de los buques aprobado por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.468 (XII) adoptada el 19 de noviembre de 1981.

(8) El Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, tal y como fue adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante la Resolución MSC 61 (69).

El apartado 2, «Ensayo estándar de exposición al fuego», se redactará como sigue:

«Ensayo estándar de exposición al fuego» es aquél en el que las muestras de los mamparos y cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar de temperatura. Los métodos de ensayo serán acordes con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la Organización Marítima Internacional.»

Apartado 3 (último párrafo):

«La Administración marítima exigirá que se realice un ensayo con un mamparo o una cubierta prototipos para asegurarse de que estos satisfacen las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 4 (último párrafo):

«La Administración marítima exigirá que se realice un ensayo con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisface las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 6 (último párrafo):

«La Administración marítima exigirá que se realice un ensayo con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisface la prescripción mencionada en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 9:

«La expresión "débil propagación de la llama" indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que será demostrada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 4: mamparos situados dentro de los espacios de alojamiento y de servicio.

Apartado 4:

«Método IIIF: La construcción de los mamparos que, de acuerdo con ésta o con otras reglas de esta Parte, no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A" o "B" no estará sujeta a ninguna restricción. La superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por una división continua de clase "A" o "B" no excederá en ningún caso de 50 m², salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de clase "C" de acuerdo con lo indicado en la tabla 1 de la regla 7. No obstante, la Administración marítima podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos, hasta un máximo de 75 m².»

Regla 7: integridad al fuego de los mamparos y cubiertas.

Última nota a las tablas:

(*) Cuando en las tablas aparece un asterisco, ello significa que la división habrá de ser de acero o de un material equivalente, pero no necesariamente de la clase "A".

Cuando una cubierta esté perforada para dar paso a cables eléctricos, tuberías y conductos de ventilación, la abertura se sellará para impedir el paso de las llamas y el humo.

Regla 8: detalles que procede observar en la construcción.

Apartado 3, métodos IF, IIF y IIIF:

«a) Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criógenos y de los accesorios para tuberías de dichos sistemas no necesitan ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas ofrecerán características de débil propagación de la llama, aspecto este que será demostrado de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI. En los espacios en que puedan penetrar productos del petróleo, la superficie aislante será impenetrable a éste y a sus vapores.»

Regla 9: sistemas de ventilación.

Párrafo a) del apartado 1:

«Los conductos de ventilación serán de material incombustible. No obstante, los tramos de conductos cortos que, en general, no excedan de 2 metros de longitud ni de 0,02 m² de sección transversal podrán no ser incombustibles, si se cumplen las siguientes condiciones:

i) que los conductos sean de un material que tenga características de débil propagación de la llama, aspecto éste que será demostrado de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 11: cuestiones diversas.

Apartado 2:

«Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 12: almacenamiento de recipientes de gas y otros materiales peligrosos.

Apartado 4:

«No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos deberán ser de un tipo de seguridad certificada y cumplir lo prescrito en las disposiciones pertinentes de la norma internacional CEI, Publicación 79, "Material

eléctrico para atmósferas de gas explosivas". Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces sin protección de seguridad".»

Regla 13: medios de evacuación.

Apartado 1:

«Habrán escaleras y escaleras de acceso a los espacios de alojamiento y a aquéllos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde esta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

e) la continuidad de los medios de evacuación responderá a criterios que satisfagan a la Administración marítima. Las escaleras y los pasillos que se utilicen como medios de evacuación deberán presentar una anchura libre no inferior a 700 mm e ir provistos de pasamanos en, al menos, uno de los lados. Los vanos de las puertas que den acceso a una escalera deberán presentar una anchura libre no inferior a 700 mm.»

Apartado 2:

«Cada espacio de categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación, que consistirán en:

a) dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior del espacio de que se trate e igualmente separadas entre sí, y desde las que haya acceso a la cubierta expuesta. En general, una de estas escalas dará protección continua contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro situado fuera del mismo. No obstante, la Administración marítima podrá no exigir esa protección si, por la disposición o por las dimensiones especiales del espacio de máquinas, se provee una vía segura de evacuación desde la parte inferior de éste. La estructura que dé tal protección será de acero, estará aislada conforme a la norma "A-60" e irá provista, en el extremo inferior, de una puerta de acero de cierre automático, asimismo, conforme a dicha norma.»

Regla 14: sistemas automáticos de rociadores, alarma y detección de incendios (Método IIF).

Apartado 11:

«Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respeto, con inclusión de todos los tipos que se encuentren instalados en el buque, a razón de las cantidades que a continuación se indican: menos de 100 cabezales instalados: 3 cabezales de respeto; menos de 300 cabezales instalados: 6 cabezales de respeto; de 300 a 1.000 cabezales instalados: 12 cabezales de respeto.»

Regla 15: sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (método IIIF).

Apartado 4:

«El sistema entrará en acción ante una anormal temperatura del aire, una concentración anormal de humos u otros factores que denuncien un conato de incendio en cualquiera de los espacios protegidos. Los sistemas sensibles a variaciones en la

temperatura del aire no empezarán a actuar a menos de 54 °C y empezarán a actuar a no más de 78 °C cuando los incrementos de temperatura hasta esos niveles no excedan de 1 °C por minuto. En espacios de secado y análogos con temperatura ambiente normalmente alta, la Administración marítima podrá autorizar que la temperatura permisible de funcionamiento aumente en 30 °C por encima de la máxima prevista para la parte superior de esos locales. Los sistemas que funcionen por variación en la concentración de humos entrarán en funcionamiento cuando la intensidad de un haz de luz transmitido disminuya. Los detectores de humo estarán homologados de modo que entren en acción antes de que la densidad del humo exceda del 12,5 por 100 de oscurecimiento por metro, pero no hasta que haya excedido del 2 por ciento.

La Administración marítima podrá aceptar como buenos otros métodos de funcionamiento igualmente eficaces. El sistema de detección no se utilizará más que para detectar incendios.»

Regla 17: bombas contraincendios.

Apartado 2:

«Para el caso en que un incendio producido en un compartimiento cualquiera pudiera inutilizar todas las bombas contraincendios, existirá además a bordo otro medio de suministrar agua para combatir el incendio. En los buques de eslora igual o superior a 75 m, este otro medio será una bomba fija de emergencia accionada independientemente y capaz de suministrar dos chorros de agua con una presión mínima de 0,25 N/mm².»

Regla 20: extintores de incendios.

Apartado 2:

«1. Por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.»

Apartado 4:

«Los extintores de incendios serán examinados anualmente por una persona competente, autorizada por la Administración marítima. Cada extintor se marcará con un rótulo en el que se indique que ha sido examinado. Todos los recipientes de los extintores de incendios presurizados permanentemente y las bombonas de propelente de los extintores no presurizados habrán de ser sometidos a una prueba de presión hidráulica cada 10 años.»

Regla 21: extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio.

Apartado 2:

«1. Cuando se trate de extintores recargables a bordo, deberá proveerse un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.»

Regla 24: equipos de bombero.

Apartado 1:

«Se llevarán a bordo, por lo menos, dos equipos de bombero. Dichos equipos serán acordes con lo dispuesto en los apartados 2.1, 2.1.1 y 2.1.2 del capítulo III del Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI. Deberán proveerse dos cargas de respeto para cada respirador exigido.»

Regla 25: plano de lucha contra incendios.

«Habrà expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios, cuyo contenido habrá de ser conforme con lo dispuesto en las resoluciones de la OMI A.654(16), "Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios", y A.756(18), "Directrices sobre la información que se ha de facilitar en los planos y folletos de lucha contra incendios".»

Regla 28: protección estructural contra incendios.

Párrafo a) del apartado 2:

«En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de categoría A para máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control, serán de clase "A-60" cuando el espacio de categoría A para máquinas no esté provisto de un sistema fijo de extinción de incendios, y de clase "A-30" cuando esté equipado con tal sistema. Las cubiertas y los mamparos de separación entre otros espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, serán de clase "A-0".

Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de clase "A", con arreglo a las tablas 1 y 2 de la regla 7 del presente capítulo, aunque la Administración marítima podrá permitir que, a efectos de separación entre espacios, tales como el camarote del patrón y la caseta de gobierno, se instalen divisiones de la clase "B-15", cuando tales espacios se consideren parte integrante de la caseta de gobierno.»

Regla 31: cuestiones diversas.

Apartado 1:

«Las superficies descubiertas que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, pasillos y troncos de escalera, y las superficies ocultas detrás de mamparos, cielos rasos, empanelados y revestimientos de los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama, determinada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 3:

«Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descu-

biertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 32: almacenamiento de recipientes de gas y otros materiales peligrosos.

Apartado 4:

«No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos deberán ser de un tipo de seguridad certificada y cumplir lo prescrito en las disposiciones pertinentes de la norma internacional CEI, Publicación 79, "Material eléctrico para atmósferas de gas explosivas". Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".»

Regla 38: extintores de incendios.

Apartado 2:

«1. Salvo en los casos a que se refiere el apartado 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m y de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.»

Apartado 4:

«Los extintores de incendios serán examinados anualmente por una persona competente, autorizada por la Administración marítima. Cada extintor se marcará con un rótulo en el que se indique que ha sido examinado. Todos los recipientes de los extintores de incendios presurizados permanentemente y las bombonas de propelente de los extintores no presurizados habrán de ser sometidos a una prueba de presión hidráulica cada 10 años.»

Regla 39: extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio.

Apartado 2:

«1. Salvo en los casos a que se refiere el apartado 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse, como mínimo, un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m y de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá

proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de que se trate.»

Regla 41: equipos de bombero.

En los buques de eslora igual o superior a 45 m se llevarán a bordo, por lo menos, dos equipos de bombero, en emplazamientos fácilmente accesibles y muy distantes entre sí, no expuestos a quedar aislados por un incendio. Dichos equipos serán acordes con lo dispuesto en los apartados 2.1, 2.1.1 y 2.1.2 del capítulo III del Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

Deberán proveerse, como mínimo, dos cargas de respo para cada respirador exigido.

Regla 42: plano de lucha contra incendios.

Habrà expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios.

El contenido habrá de ser conforme con lo dispuesto en las resoluciones de la OMI A.654(16), «Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios», y A.756(18), «Directrices sobre la información que se ha de facilitar en los planos y folletos de lucha contra incendios».

En los buques de eslora inferior a 45 m, la Administración marítima podrá no exigir el cumplimiento de esta prescripción.

CAPÍTULO VI

Protección de la tripulación

Regla 3: amuradas, barandillas y otros dispositivos protectores.

Apartado 2:

«La distancia vertical mínima que medie entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, o el borde de la cubierta de trabajo, si hay barandillas instaladas, será tal que asegure la protección adecuada de la tripulación contra el agua embarcada en cubierta, habida cuenta de los estados de la mar y de las condiciones meteorológicas en que el buque pueda tener que faenar, las zonas de operaciones, el tipo de buque y su método de pesca. El francobordo medido en el centro del buque desde el borde de la cubierta de trabajo desde la que se realiza la pesca no podrá ser inferior a 300 mm o al francobordo correspondiente al calado máximo de servicio admisible, si este fuese mayor. En los buques dotados de cubiertas de trabajo protegidas, dispuestas de tal modo que el agua no pueda entrar en los espacios de trabajo, no se requerirá otro francobordo mínimo que el correspondiente al calado máximo de servicio admisible.»

Regla 4: escaleras y escalas.

Para la seguridad de la tripulación, se proveerán escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos, construidas de conformidad con las normas ISO correspondientes.

Regla 5: radiobaliza personal.

Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar consigo una radiobaliza personal, aprobada por la Administración marítima española, que permita su localización en el supuesto de caída al mar durante las operaciones de

pesca. Además, en el puente de gobierno se dispondrá de un receptor detector de la señal de 121,5 MHz, emitida por estas radiobalizas.

CAPÍTULO VII

Dispositivos y normas de salvamento

Regla 3: evaluación, ensayo y aprobación de dispositivos y normas de salvamento.

Apartado 2:

«Antes de dar su aprobación a los dispositivos y normas de salvamento, la Administración marítima deberá cerciorarse de que se someten a ensayo para confirmar que cumplen los requisitos del presente capítulo, con arreglo a lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, sobre equipos marinos, entre los que se incluyen las recomendaciones de la OMI relativas al ensayo de dispositivos de salvamento.»

Apartado 6:

«Los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo para los que no se enuncien especificaciones detalladas en la parte C responderán a criterios que satisfagan a la Administración marítima, habida cuenta de las especificaciones específicas establecidas para dichos dispositivos en el capítulo III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, en su versión modificada, y en el Código internacional de dispositivos de salvamento de la OMI.»

Regla 6: disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate.

Párrafo a) del apartado 4:

«Cada embarcación de supervivencia irá estibada: de modo que ni ésta ni los medios provistos para su estiba entorpezcan las maniobras de ninguna embarcación de supervivencia o bote de rescate en los otros puestos de arriado, tan cerca de la superficie del agua como sea prudente y posible y, cuando se trate de embarcaciones de salvamento distintas de las balsas que deban lanzarse por la borda, en una posición tal que la embarcación en su posición de embarco quede a no menos de 2 m por encima de la flotación correspondiente a la carga máxima del buque en condiciones adversas de asiento de hasta 10° y con una escora de hasta 20°, a una u otra banda, o de los grados necesarios para que el borde de la cubierta de intemperie se sumerja, si este segundo valor es menor, en un estado de disponibilidad continua, de modo que los tripulantes puedan terminar los preparativos para el embarco y puesta a flote en menos de 5 minutos, totalmente equipada, según lo prescrito en el presente capítulo.»

Regla 8: chalecos salvavidas.

Apartado 3:

«Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar puesto un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático que, sin entorpecer sus movimientos, sea apto para mantenerlos a flote en caso de caída al agua.

Estos chalecos o dispositivos salvavidas serán de inflado automático y aprobados de acuerdo con la norma EN 396, y podrán ser distintos a los exi-

gidos en la normativa vigente sobre dispositivos de salvamento exigidos por seguridad en casos de abandono del buque, siempre que reúnan las condiciones de efectividad necesarias para el fin propuesto.»

Regla 23: botes de rescate.

Párrafo b) del apartado 1:

Los botes de rescate podrán ser rígidos o inflables, o ambas cosas a la vez, y deberán:

i) Tener una eslora no inferior a 3,8 m ni superior a 8,5 m, excepto en los buques de eslora inferior a 45 m en los que, debido al tamaño del buque o a otras razones por las que se considere injustificada o impracticable la instalación de tales botes, la Administración marítima podrá aceptar un bote de rescate de eslora menor, aunque no inferior a 3,3 m.

ii) Poder transportar, como mínimo, cinco personas sentadas y una persona tendida o bien, cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m con un bote de rescate de menos de 3,8 m, poder transportar, como mínimo, cuatro personas sentadas y una persona tendida.

Párrafo c) del apartado 1:

«La Administración marítima establecerá el total de personas al que se podrá dar cabida en un bote mediante un ensayo para determinar el número de asientos. La capacidad mínima de transporte habrá de ser acorde a lo dispuesto en el inciso ii) del párrafo b) del apartado 1 de la regla 23. Los asientos podrán encontrarse en el suelo, exceptuando el del timonel. Ninguna parte de las posiciones sentadas podrá reposar en la regala, el espejo o los dispositivos de flotabilidad situados a los lados del bote.»

25288 REAL DECRETO 1423/2002, de 27 de diciembre, 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, se incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 98/18/CE del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

La Directiva 2002/25/CE de 5 de marzo de 2002, de la Comisión, por la que se modifica la Directiva 98/18/CE del Consejo, sustituye al anexo I de la Directiva 98/18/CE por el texto del anexo que acompaña a la propia Directiva 2002/25/CE.

Este Real Decreto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2002/25/CE, haciéndose por tanto necesaria la modificación del antes citado Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio.

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 27 de diciembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo único.

El 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 anexo de este Real Decreto.

Disposición derogatoria única.

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

Disposición final única.

El presente Real Decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2003, salvo aquellas prescripciones del anexo que establezcan otras fechas, en cuyo caso se estará a estas últimas.

Dado en Madrid a 27 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,

FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

(El anexo correspondiente a este Real Decreto se publicará en un próximo número del «Boletín Oficial del Estado»)

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

25289 ORDEN ECD/3305/2002, de 16 de diciembre, por la que se modifican las de 14 de marzo de 1988 y de 30 de abril de 1996, para la aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 104/1988, de 29 de enero, sobre homologación y convalidación de títulos y estudios extranjeros de educación no universitaria.

Por Real Decreto 104/1988, de 29 de enero, se regula la homologación y convalidación de títulos y estudios extranjeros por sus equivalentes españoles de educación no universitaria. Su artículo 7, apartado dos, señala que el Ministerio de Educación y Ciencia (actualmente de Educación, Cultura y Deporte) determinará el modelo de solicitud, la documentación que deba aportarse al expediente y los requisitos a que hayan de ajustarse los documentos expedidos en el extranjero. Por otra parte, la disposición final única del citado Real Decreto autoriza al Ministro de Educación y Ciencia para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de las normas contenidas en el mismo.

En virtud de las disposiciones mencionadas, se dictó la Orden de 14 de marzo de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 17), para la aplicación de lo dispuesto en el referido Real Decreto, que fue modificada por Orden de 30 de abril de 1996 («Boletín Oficial del Estado» de 8 de mayo). Igualmente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 del mismo Real Decreto, se han venido aprobando Órdenes ministeriales por las que se regula el régimen de equivalencias de diversos sistemas educativos extranjeros con el español de educación no universitaria.

La experiencia acumulada en la aplicación de dichas normas, así como el notable incremento del número de solicitudes que se ha producido desde entonces, acon-