

- .10.5 Dispositivos de evacuación;
- .10.6 Equipos de salvamento;
- .10.7 Indumentaria y equipo protectores;
- .10.8 Entrada en espacios cerrados;
- .10.9 Precauciones que procede tomar en relación con las operaciones de reparación y mantenimiento de los sistemas de carga y control antes de realizarlas y durante su realización;
- .10.10 Inspección del personal durante la realización de operaciones que pueden entrañar riesgos;
- .10.11 Tipos de equipos eléctricos homologados y principios en que se fundan; y
- .10.12 Fuentes de ignición.
- .11 Procedimientos de emergencia.
  - .11.1 Importancia de la elaboración de planes para casos de emergencia a bordo de los buques;
  - .11.2 Suspensión de las operaciones de carga en caso de emergencia;
  - .11.3 Sistemas de cierre de emergencia de las válvulas de carga;
  - .11.4 Medidas que procede tomar si fallan los sistemas o servicios esenciales en relación con la carga; y
  - .11.5 Medidas que procede tomar en caso de abordaje, varada o derrames o cuando el buque quede envuelto en vapores tóxicos o inflamables;
- .12 Principios generales que rigen las operaciones de carga.
  - .12.1 Inertización de los tanques de carga y espacios vacíos;
  - .12.2 Enfriamiento de los tanques de carga; toma de carga;
  - .12.3 Operaciones durante travesías con carga y en lastre;
  - .12.4 Descarga y agotamiento de tanques; y
  - .12.5 Procedimientos de emergencia, con inclusión de las medidas preestablecidas para casos de fugas, incendios, abordaje, varada, descarga del cargamento en casos de emergencia, accidentes del personal.»

Las presentes Enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 1996, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII 1) a) ix) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 15 de enero de 1996.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

**1576 ENMIENDAS de 1994 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Londres, 1 de noviembre de 1974 publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio de 1980). Resolución MSC.31(63), aprobada el 23 de mayo de 1994 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 63.º período de sesiones.**

#### RESOLUCION MSC.31(63)

aprobada el 23 de mayo de 1994

#### Aprobación de Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

El Comité de Seguridad Marítima,

Recordando el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Recordando también el artículo VIII b) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, llamado en adelante «el Convenio», relativo a los procedimientos de enmienda del anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

Habiendo Examinado en su 63.º período de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. *Aprueba*, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del convenio, las enmiendas al Convenio, cuyo texto figura en los anexos de la presente resolución;

2. *Decide*, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que:

a) Las enmiendas que figuran en el anexo 1 se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1995; y

b) Las enmiendas que figuran en el anexo 2 se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1998;

a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado objeciones a las enmiendas;

3. *Invita* a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) de Convenio:

a) Las enmiendas que figuran en el anexo 1 entrarán en vigor el 1 de enero de 1996; y

b) Las enmiendas que figuran en el anexo 2 entrarán en vigor el 1 de julio de 1998;

una vez que hayan sido aceptadas con arreglo al párrafo 2 «supra»;

4. *Pide* al Secretario general que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en los anexos a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. *Pide Además* al Secretario general que envíe copias de la resolución y de sus anexos a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

#### ANEXO 1

#### ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

##### Regla V/8-1 *Sistemas de notificación para buques.*

1. Se añade la nueva regla V/8-1 siguiente:

##### «Regla 8-1 *Sistemas de notificación para buques.*

a) Los sistemas de notificación para buques contribuyen a la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de navegación y la protección del medio marino. Cuando se apruebe e implante un sistema de notificación para buques de conformidad con las directrices y los criterios elaborados por la Organización en virtud de la presente regla, será utilizado por todos los buques o ciertas clases de buques o los buques que transporten ciertas cargas, de acuerdo con las disposiciones correspondientes de tal sistema aprobado.

b) La Organización es el único órgano internacional reconocido para elaborar directrices, criterios y reglas aplicables a nivel internacional a los sistemas de noti-

ficación para buques. Los Gobiernos Contratantes enviarán a la Organización para su aprobación las propuestas sobre los sistemas de notificación para buques. La Organización recopilará y distribuirá entre los Gobiernos Contratantes toda la información pertinente relativa a cualquier sistema de notificación para buques que se haya aprobado.

c) La presente regla y sus directrices y criterios conexos no son aplicables a ningún buque de guerra, unidad naval auxiliar u otro buque que sea propiedad o esté explotado por un Gobierno Contratante que se utilice únicamente por el momento para un servicio oficial no comercial; sin embargo, se insta a que tales buques participen en los sistemas de notificación para buques que se hayan aprobado de conformidad con la presente regla.

d) La iniciación de medidas para el establecimiento de un sistema de notificación para buques es responsabilidad del gobierno o de los gobiernos interesados. Al elaborar tales sistemas se tendrán en cuenta las disposiciones de las directrices y los criterios elaborados por la Organización.

e) Los sistemas de notificación para buques que no se hayan presentado a la Organización para su aprobación no necesitan cumplir necesariamente con la presente regla. Sin embargo, se insta a los gobiernos que implanten tales sistemas a que, siempre que sea factible, se ajusten a las directrices y los criterios elaborados por la Organización. Los Gobiernos Contratantes podrán presentar sistemas de este tipo a la Organización y solicitar su reconocimiento.

f) Cuando uno o más gobiernos tengan intereses comunes en una determinada zona, deberán formular propuestas sobre un sistema coordinado de notificación para buques que se base en un acuerdo establecido entre ellos. Antes de proceder al examen de una propuesta presentada por la Organización de un sistema de notificación para buques, la Organización distribuirá los detalles de la propuesta entre los gobiernos que tengan intereses comunes en la zona que abarque el sistema propuesto. Cuando se aprueba y establezca un sistema coordinado de notificación para buques, sus procedimientos y operaciones tendrán un carácter uniforme.

g) Una vez aprobado un sistema de notificación para buques de conformidad con la presente regla, el gobierno o los gobiernos interesados tomarán todas las medidas necesarias a fin de difundir cualquier información que se precise para la utilización eficaz y efectiva de dicho sistema. Todo sistema aprobado de notificación para buques dispondrá de la capacidad de intercomunicación y de medios para ayudar a los buques facilitándoles información siempre que sea necesario. Tales sistemas funcionarán de conformidad con las directrices y los criterios elaborados por la Organización en virtud de la presente regla.

h) El capitán de un buque cumplirá con las prescripciones del sistema aprobado de notificación para buques y proporcionará a la autoridad apropiada toda la información exigida de conformidad con las disposiciones de cada sistema.

i) Todos los sistemas aprobados de notificación para buques y todas las medidas adoptadas para imponer la observancia de tales sistemas estarán de acuerdo con el derecho internacional, incluidas las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

j) Nada de lo dispuesto en la presente regla o en las directrices y los criterios conexos afectará a los derechos y obligaciones de los gobiernos en virtud del derecho internacional o del régimen jurídico de los estrechos internacionales.

k) La participación de los buques de conformidad con las disposiciones de los sistemas aprobados de notificación para buques será gratuita para los buques interesados.

l) La Organización se cerciorará de que los sistemas aprobados de notificación para buques se examinan de acuerdo con las directrices y los criterios elaborados por la Organización.»

**Regla V/15-1 Medios de remolque de emergencia en los buques tanque.**

2. Se añade la nueva regla V/15-1 siguiente:

«Regla 15-1 Medios de remolque de emergencia en los buques tanque.

a) A los efectos de la presente regla, los buques tanque incluyen los petroleros, según están definidos en la regla II.1/2.12 los buques tanque quimiqueros, según están definidos en la regla VII/8.2 y los buques gaseros, según están definidos en la regla VII-11.2.

b) Se instalará un dispositivo de remolque de emergencia a proa y popa en los buques tanque de peso muerto no inferior a 20.000 toneladas como se define en el párrafo 3.21 de la regla II-1, construidos el 1 de enero de 1996 o posteriormente. En el caso de los buques tanque construidos con anterioridad al 1 de enero de 1996 dicho dispositivo se instalará en su primera entrada en dique seco, a partir del 1 de enero de 1996 y a más tardar el 1 de enero de 1999. El proyecto y construcción del dispositivo de remolque habrá de ser aprobado por la Administración basándose en las directrices elaboradas por la Organización.»

## ANEXO 2

### ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

**Regla II-2/15 Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables.**

1. Se añade el texto siguiente después del título:

«(Los párrafos 2.9 a 2.12 de la presente regla son aplicables a todos los buques).»

2. Se añaden los nuevos subpárrafos .9 a .12 siguientes después del actual subpárrafo .8 del párrafo 2:

«.9 Todas las tuberías exteriores del suministro de combustible a alta presión que se encuentren entre las bombas de combustibles a alta presión y los inyectores de combustible estarán protegidas con un sistema de encamisado que pueda contener al combustible en caso de fallo de la tubería a alta presión. Una tubería encamisada consta de una tubería exterior dentro de la que se coloca una tubería de combustible a alta presión formando un conjunto permanente. El sistema de encamisado contendrá medios para recoger las fugas y se dispondrán medidas para que se active una alarma en caso de fallo de la tubería de combustible.

.10 Todas las superficies que estén a una temperatura superior a 220 °C y sobre las que pueda proyectarse el combustible debido a un fallo del sistema de combustible se hallarán debidamente aisladas.

.11 Las tuberías de combustible líquido estarán apantalladas o debidamente protegidas por algún otro medio para evitar, en tanto que sea posible,

que los chorros o fugas de combustible se dirijan hacia superficies calientes, las tomas de aire de las máquinas u otras partes de ignición. El número de uniones de tales sistemas de tuberías se reducirá al mínimo.

12 Los buques construidos antes del 1 de julio de 1998 cumplirán con las prescripciones de los párrafos 2.9 a 2.11 en fecha no posterior al 1 de julio de 2003, salvo que en motores de potencia igual o inferior a 375 kW que tengan unas bombas inyectoras de combustible que alimenten a más de un inyector se podrán utilizar una envuelta adecuada como alternativa al sistema de encamisado que se especifica en el párrafo 2.9.»

3. Las palabras «2.7 y 2.8» del actual párrafo 3 se sustituyen por 2.7, 2.8, 2.10 y 2.11».

4. Las palabras «2.4 y 2.6» del actual párrafo 4 se sustituyen por 2.4, 2.6, 2.10 y 2.11».

5. Se suprime el actual párrafo 5.1 y se modifica la numeración de los párrafos 5.2 y 5.3 de modo que pasen a ser 5.1 y 5.2.

**Regla V/3 Información que debe figurar en los mensajes de peligro.**

6. En el párrafo b), sustitúyase la frase «Tempestades tropicales (huracanes en las Antillas, tifones en la Mar de China, ciclones en aguas de la India y tempestades de naturaleza análoga en otras regiones)» por «Tempestades tropicales».

**Regla V/4 Servicios meteorológicos.**

7. En el párrafo b) ii), sustitúyase «emitir diariamente por radio» por «emitir dos veces al día por radio».

**Regla V/22 Visibilidad desde el puente de navegación.**

8. Se añade la nueva regla V/22 siguiente:

«Regla 22 Visibilidad desde el puente de navegación.

a) Los buques de eslora no inferior a 45 metros, según está definida en la regla III/3.10, construidos el 1 de julio de 1988 o posteriormente cumplirán las siguientes prescripciones:

i) La vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra no deberá quedar oculta en más del doble de la eslora, o de 500 metros, si esta longitud es menor, a proa de las amuras y a 10 °C a cada banda en todas las condiciones de calado, asiento y cubierta.

ii) Ningún sector ciego debido a la carga, el equipo de manipulación de la carga u otras obstrucciones que haya fuera de la caseta de gobierno a proa del través, que impida la vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra excederá de 10 °C. El arco total de sectores ciegos no excederá de 20 °C. Los sectores despejados entre sectores ciegos serán de 5 °C como mínimo. No obstante, en el campo de visión descrito en el párrafo a) i), cada sector ciego no excederá de 5 °C.

iii) El campo de visión horizontal desde el puesto de órdenes de maniobra abarcará un arco no inferior a 225 °C que se extienda desde la línea de proa hasta 22,5 °C a popa del través en ambas bandas del buque.

iv) Desde cada alerón del puente, el campo de visión horizontal abarcará un arco de 225 °C como mínimo que se extienda 45 °C en la amura de la banda opuesta a partir de la línea de proa, más 180 °C de proa a popa en la propia banda.

v) Desde el puesto principal de gobierno, el campo de visión horizontal abarcará un arco que vaya desde proa hasta 60 °C como mínimo a cada lado del eje del buque.

vi) El costado del buque será visible desde el alerón del puente.

vii) La altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente de navegación sobre el nivel de la cubierta del puente será la mínima posible. El borde inferior no constituirá en ningún caso una obstrucción de la vista hacia proa según se describe en esta regla.

viii) El borde superior de las ventanas delanteras del puente de navegación permitirá que un observador cuyos ojos disten 1.800 milímetros de la cubierta del puente pueda ver el horizonte a proa desde el puesto de órdenes de maniobra cuando el buque cabecee en mar encrespada. Si la Administración considera que la distancia de 1.800 milímetros del nivel de los ojos a la cubierta no es razonable ni posible podrá permitir que se reduzca, pero no a menos de 1.600 milímetros.

ix) Las ventanas cumplirán con las prescripciones siguientes:

1. Se reducirá al mínimo la presencia de elementos estructurales entre las ventanas del puente de navegación y no se instalará ninguno de ellos inmediatamente delante de cualquier puesto de servicio.

2. A fin de evitar reflejos, las ventanas delanteras del puente estarán inclinadas con respecto al plano vertical, con el tope hacia afuera, un ángulo no inferior a 10 °C ni superior a 25 °C.

3. No se instalarán ventanas con cristal polarizado o ahumado.

4. En todo momento, e independientemente de las condiciones meteorológicas, dos de las ventanas frontales del puente de navegación como mínimo proporcionarán una visión clara, y además, dependiendo de la configuración del puente, habrá otras ventanas que proporcionen dicha visión clara.

b) Siempre que sea factible, los buques construidos antes del 1 de julio de 1988 cumplirán con las prescripciones del a) i) y del a) ii). No obstante, no se requerirán modificaciones estructurales o equipo adicional.

c) En los buques de proyecto no tradicional que, a juicio de la Administración, no puedan cumplir con la presente regla, se tomarán medidas para obtener un nivel de visibilidad que se aproxime tanto como sea factible al prescrito en la presente regla.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 1996, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b)-vii 2) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 15 de enero de 1996.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

## MINISTERIO DE DEFENSA

1577

ORDEN 8/1996, de 17 de enero, de desarrollo del Real Decreto 1904/1995, de 24 de noviembre, de desconcentración de facultades en materia de convenios y contratos administrativos en el ámbito del Ministerio de Defensa.

Publicado el Real Decreto 1904/1995, de 24 de noviembre, de desconcentración de facultades en materia de convenios y contratos administrativos en el ámbito