

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**26921** ENMIENDAS de 1996 (Capítulos II-1, II-2, V y VII) al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio de 1980), adoptadas por Resolución MSC 57 (67), el 5 de diciembre de 1996.

RESOLUCIÓN MSC.57 (67)

(aprobada el 5 de diciembre de 1996)

### 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 además* el artículo VIII b) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS), en adelante denominado «el Convenio», relativo a los procedimientos de enmienda del Anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

*Habiendo examinado* en su 67.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 lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. *Decide*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1998, a menos que, antes de 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 mismas;

3. *Invita* a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1998, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*.

4. *Pide* al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del

texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. *Pide además* al Secretario general que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

### ANEXO

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

#### CAPÍTULO II-1

#### Construcción-Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

#### PARTE A-1

#### Estructura de los buques

1. Se agregan las siguientes nuevas reglas 3-3 y 3-4 a la parte A-1 del capítulo II-1:

«Regla 3-3. Acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque

1. A los efectos de la presente regla 3-4, el término buques tanque incluye los petroleros, según se definen éstos en la regla 2.12, los buques tanque quimiqueros, según se definen éstos en la regla VII/8.2, y los buques gaseros, según se definen éstos en la regla VII/11.2.

2. Todos los buques tanque construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente irán provistos de medios que permitan a la tripulación el acceso sin riesgos a la proa, aun con mal tiempo. En el caso de los buques tanque construidos antes del 1 de julio de 1998, tales medios de acceso se instalarán en la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 1998 y a más tardar el 1 de julio de 2001. La Administración aprobará dichos medios de acceso basándose en las Directrices elaboradas por la Organización.

Regla 3-4. Medios de remolque de emergencia en los buques tanque

Se instalarán medios de remolque de emergencia a proa y popa en los buques tanque de peso muerto no inferior a 20.000 toneladas, construidos el 1 de enero de 1996 o posteriormente. En el caso de los buques tanque construidos antes del 1 de enero de 1996, tales medios se instalarán en la primera entrada programada en dique seco que realice después del 1 de enero de 1996 y a más tardar el 1 de enero de 1999. La Administración aprobará el proyecto y la construcción de dichos medios de remolque basándose en las Directrices elaboradas por la Organización.»

## PARTE B

**Compartimentado y estabilidad**

2. A continuación de la regla 17 actual se añade la nueva regla 17-1 siguiente:

«Regla 17-1. Aberturas en el forro exterior por debajo de la cubierta de cierre en los buques de pasaje y por debajo de la cubierta de francobordo en los buques de carga

No obstante lo prescrito en la regla 17, los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente cumplirán las prescripciones de dicha regla, en la cual la expresión "línea de margen" se entenderá como una referencia a la cubierta de cierre en el caso de los buques de pasaje y a la cubierta de francobordo en el caso de los buques de carga.»

## PARTE C

**Instalaciones de máquinas**

## Regla 26. Generalidades

3. A continuación del párrafo 8 actual se añaden los nuevos párrafos 9, 10 y 11 siguientes:

«9. Las juntas de dilatación no metálicas de los sistemas de tuberías, si están situadas en un sistema que atraviesa el costado del buque y tanto el punto de penetración como la junta de dilatación no metálica se hallan por debajo de la línea de máxima carga, deberán inspeccionarse en el marco de los reconocimientos prescritos en la regla I/10 a) y reemplazarse cuando sea necesario o con la frecuencia que recomiende el fabricante.

10. Las instrucciones de uso y mantenimiento de las máquinas del buque y del equipo esencial para el funcionamiento del buque en condiciones de seguridad, así como los planos de dichas máquinas y equipo, estarán redactados en un idioma comprensible para los oficiales y tripulantes que deban entender dicha información para desempeñar sus tareas.

11. Las tuberías de respiración de los tanques de combustible líquido de servicio, los tanques de sedimentación y los tanques de aceite lubricante estarán ubicadas y dispuestas de tal forma que en el caso de que una se rompa ello no entrañe directamente el riesgo de que entre agua de mar o de lluvia. Todo buque nuevo estará provisto de dos tanques de combustible líquido de servicio destinados a cada tipo de combustible utilizado a bordo para la propulsión y los sistemas esenciales, o de medios equivalentes, cuya capacidad mínima de suministro sea de ocho horas para una potencia continua máxima de la planta propulsora y una carga normal de funcionamiento en el mar de la planta eléctrica. El presente párrafo es aplicable únicamente a los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente.»

## Regla 31. Mandos de las máquinas

4. A continuación del párrafo 4 actual se añade el nuevo párrafo 5 siguiente:

«5. Los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente cumplirán lo prescrito en los párrafos 1 a 4 del modo siguiente:

1. El párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

“1. Las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión, el gobierno y la seguridad del buque estarán provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente. Todos los sistemas de mando que sean esenciales para la propulsión, el gobierno y la seguridad del buque serán independientes o estarán proyectados de modo que el fallo de uno de ellos no afecte al funcionamiento de los otros”;

2. En la segunda y tercera líneas del párrafo 2 se suprimen las palabras “y los espacios de máquinas hayan de tener dotación”;

3. La primera oración del párrafo 2.2 se sustituye por la siguiente:

“2. Para el mando de cada una de las hélices independientes habrá el correspondiente dispositivo y el funcionamiento de todos los servicios conexos será automático, incluyéndose, en caso necesario, medios que impidan la sobrecarga de las máquinas propulsoras.”;

4. el párrafo 2.4 se sustituye por el siguiente:

“4. Las órdenes dadas a las máquinas propulsoras desde el puente de navegación aparecerán indicadas en la cámara de mando de las máquinas principales y en la plataforma de maniobra.”

5. al final del párrafo 2.6 se añade el texto siguiente:

“También será posible gobernar las máquinas auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque desde la propia máquina o cerca de ella.”; y

6. los párrafos 2.8, 2.8.1 y 2.8.2 se sustituyen por los siguientes:

“8. En el puente de navegación, la cámara de mando de las máquinas principales y la plataforma de maniobra se instalarán indicadores que señalen:

8.1 la velocidad y el sentido de giro de la hélice, en el caso de las hélices de paso fijo; y

8.2 la velocidad y el paso de la hélice, en el caso de las hélices de paso variable;”.

## PARTE D

**Instalaciones eléctricas**

Regla 41. Fuente de energía eléctrica principal y red de alumbrado

5. A continuación del párrafo 4 actual se añade el nuevo párrafo 5 siguiente:

«5. Todo buque construido el 1 de julio de 1998 o posteriormente:

1. Cumplirá, además de lo dispuesto en los párrafos 1 a 3, las siguientes disposiciones:

1.1 cuando la fuente de energía eléctrica principal sea necesaria para la propulsión y el gobierno del buque, el sistema estará dispuesto de modo que el suministro de energía eléctrica al equipo necesario para la propulsión y el gobierno del buque y para garantizar la seguridad de éste, se mantenga o restablezca inmediatamente en el caso de que falle cualquiera de los generadores en servicio;

1.2 se dispondrá de dispositivos de restricción de la carga eléctrica u otros medios equivalentes a fin de que los generadores exigidos en esta regla queden protegidos contra una sobrecarga continua;

1.3 cuando la fuente de energía eléctrica principal sea necesaria para la propulsión del buque, las barras colectoras principales estarán subdivididas al menos en dos partes, normalmente unidas por disyuntores u otros medios aprobados; en la medida de lo posible, la unión entre los grupos electrógenos y cualquier otro equipo duplicado se dividirá por igual entre las partes; y

2. No tendrá que cumplir lo dispuesto en el párrafo 4.»

Regla 42. Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de pasaje

6. A continuación del párrafo 3.3 actual se añade el nuevo párrafo 3.4 siguiente:

«3.4 En el caso de los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente, cuando sea necesaria la energía eléctrica para restablecer la propulsión, la capacidad de suministro será suficiente para, en combinación con las máquinas pertinentes, restablecer la propulsión del buque apagado en los treinta minutos siguientes al apagón.»

Regla 43. Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga

7. A continuación del párrafo 3.3 actual se añade el nuevo párrafo 3.4 siguiente:

«3.4 En el caso de los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente, cuando sea necesaria la energía eléctrica para restablecer la propulsión, la capacidad de suministro será suficiente para, en combinación con las máquinas pertinentes, restablecer la propulsión del buque apagado en los treinta minutos siguientes al apagón.»

## CAPÍTULO II-2

### Construcción-prevención, detección y extinción de incendios

#### PARTE A

#### Generalidades

##### Regla 1. Ámbito de aplicación

8. Se sustituye el párrafo 1.1 actual por el siguiente:

«1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de julio de 1998 o posteriormente.»

9. Se sustituye el párrafo 1.3.2 actual por el siguiente:

«2. con la expresión "todos los buques" se quiere decir buques construidos antes del 1 de julio de 1998, en esa fecha o posteriormente.»

10. Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

«2. Salvo disposición expresa en otro sentido, la Administración garantizará, respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1998, el cumplimiento de las prescripciones aplicables en virtud del capítulo II-2 del Convenio Internacional

para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en su forma enmendada por las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61) y MSC.31(63).»

11. En el párrafo 3.1 se sustituye «1 de julio de 1986» por «1 de julio de 1998».

#### Regla 3. Definiciones

12. Se sustituye el párrafo 1 actual por el siguiente:

«1. *Material incombustible*: el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para experimentar autoignición cuando se calienta a 750 °C aproximadamente, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego. Cualquier otro material será considerado material combustible.»

13. Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

«2. *Ensayo estándar de exposición al fuego*: aquél 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. Los métodos de ensayo se ajustarán al Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

14. En el párrafo 3.4 se sustituye «139 °C» por «140 °C».

15. Se sustituye el párrafo 3.5 actual por el siguiente:

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

16. En el párrafo 4.2 se sustituye «139 °C» por «140 °C».

17. Se sustituye el párrafo 4.4 actual por el siguiente:

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

18. Se sustituye el párrafo 8 actual por el siguiente:

«8. *Débil propagación de la llama*: expresión que, utilizada en relación con una superficie, significa que ésta impedirá en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

19. Se sustituye el párrafo 22.1 actual por el siguiente:

«22.1 *Puesto central de control*: puesto de control en el que están centralizados los siguientes elementos de control e indicadores:

1. Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma conraíncendios;
2. sistemas automáticos de rociadores, detección de incendios y alarma conraíncendios;
3. cuadros indicadores de las puertas conraíncendios;

4. cierres de las puertas contraincendios.
5. cuadros indicadores de las puertas estancas;
6. cierres de las puertas estancas;
7. ventiladores;
8. alarma general/contraincendios;
9. sistemas de comunicaciones, incluidos los teléfonos, y
10. micrófonos de los sistemas megafónicos.»

20. Se sustituye el párrafo 23.3 actual por el siguiente:

«3. Todos los tapizados, cortinas y demás materiales textiles colgados tienen unas propiedades de resistencia a la propagación de la llama no inferiores a las de la lana de 0,8 kg/m<sup>2</sup> de masa, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

21. Se sustituye el párrafo 23.4 actual por el siguiente:

«4. Todos los revestimientos de piso tienen características de débil propagación de la llama.»

22. Se sustituye el párrafo 23.6 actual por el siguiente:

«6. Todos los muebles tapizados tienen propiedades de resistencia a la ignición y a la propagación de la llama, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

23. Se añade el nuevo párrafo 23.7 siguiente:

«7. Todos los artículos de cama tienen propiedades de resistencia a la ignición y a la propagación de la llama, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

24. Se añade el nuevo párrafo 34 siguiente:

«34. *Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego*: el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.61(67), con las enmiendas que introduzca en él la Organización, siempre que dichas enmiendas se aprueben, se pongan en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo, con excepción del capítulo I.»

Regla 12. Sistemas automáticos de rociadores, detección de incendios y alarma contraincendios

25. Se sustituye el párrafo 1.2 actual por el siguiente:

«1.2 Cada sección de rociadores contará con los medios necesarios para dar automáticamente señales de alarma ópticas y acústicas en uno o más indicadores cuando un rociador entre en funcionamiento. Los circuitos de alarma serán tales que indiquen cualquier fallo que se produzca en el sistema. Esos indicadores señalarán en qué sección atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en el puente de navegación. Además, esas señales de alarma ópticas y acústicas se recibirán en otro punto no situado en el puente de navegación, de modo que lleguen inmediatamente a la tripulación.»

26. Se suprimen los párrafos 1.2.1 y 1.2.2 actuales.

Regla 16. Sistemas de ventilación de los buques que no sean buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros

27. Se sustituye el párrafo 1.1 actual por el siguiente:

«1. Sean de un material que tenga características de débil propagación de la llama.»

28. Se añade el nuevo párrafo 11 siguiente:

«11. Los siguientes dispositivos se someterán a ensayo, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego:

1. Las válvulas de mariposa contraincendios y sus correspondientes medios de accionamiento; y
2. los conductos que atraviesen divisiones de clase "A" cuando los manguitos de acero empalmen directamente con los conductos de ventilación por medio de bridas remachadas o roscadas, o por medio de soldaduras, no será necesario realizar este ensayo.»

Regla 17. Equipo de bombero

29. Se añade el texto siguiente al final del párrafo 3.1.1:

«Sin embargo, no será necesario llevar equipos de bombero adicionales en los troncos de escalera que constituyan zonas verticales principales separadas, ni en las zonas verticales principales, situadas en la proa o en la popa del buque, en las que no haya espacios de las categorías (6), (7), (8) o (12), según se definen éstas en la regla 26.2.2.»

Regla 18. Cuestiones diversas

30. En el texto que figura entre paréntesis debajo del título de la regla se suprime «y 8» en la primera oración y se añade lo siguiente:

«El párrafo 8 de la presente regla es aplicable a los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente.»

31. Se sustituye el párrafo 8 actual por el siguiente:

«8. Las disposiciones sobre las instalaciones para helicópteros se ajustarán a las normas elaboradas por la Organización.»

## PARTE B

**Medidas de seguridad contra incendios en buques de pasaje**

Regla 24. Zonas verticales principales y zonas horizontales

32. Se sustituye el texto actual de la tercera oración del párrafo 1.1 por el siguiente:

«Cuando en uno de los lados de la división haya un espacio de categoría (5), (9) o (10), según se definen estas categorías en la regla 26.2.2, o cuando haya tanques de combustible líquido a ambos lados de la misma, se podrá aplicar la norma inferior "A-0".»

Regla 26. Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas en buques que transporten más de 36 pasajeros

33. En el párrafo 1 se sustituye «26.1 a 26.4» por «26.1 y 26.2» y en la tabla 26.1 se añade el índice<sup>d</sup> en la cuarta línea de las columnas 6, 7, 8 y 9 y la siguiente nota «d»:

«<sup>d</sup> Cuando los espacios de las categorías 6, 7, 8 y 9 estén ubicados completamente dentro de la demarcación exterior del puesto de reunión, se permitirá que los mamparos de dichos espacios tengan una integridad de clase "B-O". Los puestos de mando de las instalaciones de sonido, de imagen y de luz podrán considerarse parte del puesto de reunión.»

#### Regla 28. Medios de evacuación

34. Al final del párrafo 1.10 el punto se sustituye por «;y».

35. Se añade al párrafo 1 el nuevo subpárrafo 11 siguiente:

«11 Las prescripciones del párrafo 1.10 y de la regla 41-2.4.7 se aplicarán también a los espacios de alojamiento de la tripulación en todos los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros.»

#### Regla 30. Aberturas en divisiones de clase «A»

36. Se sustituye el párrafo 4 actual por el siguiente:

«4 Las puertas contraincendios de los mamparos de las zonas verticales principales, de los elementos límite de las cocinas y de los troncos de escalera, excluidas las puertas estancas accionadas a motor y las que normalmente permanezcan cerradas, se ajustarán a las siguientes prescripciones:

1. Las puertas serán de cierre automático y se podrán cerrar venciendo un ángulo inclinación de hasta 3,5°;

2. el cierre de las puertas contraincendios de bisagra se efectuará en un tiempo aproximado no superior a 40 s y no inferior a 10 s, contados a partir del momento en que empiecen a moverse con el buque adrizado. El cierre de las puertas contraincendios de corredera se efectuará a una velocidad uniforme aproximada no superior a 0,2 m/s y no inferior a 0,1 m/s con el buque adrizado;

3. las puertas podrán accionarse por telemando desde un puesto central de control con dotación permanente, ya sea todas a la vez o por grupos, y también podrán accionarse individualmente desde ambos lados. Los interruptores de accionamiento tendrán una función de conexión-desconexión para evitar la reposición automática del sistema;

4. no se permitirán ganchos de retención que no se puedan accionar desde el puesto central de control;

5. una puerta que se haya cerrado por telemando desde el puesto central de control podrá volver a abrirse desde ambos lados mediante un mando local. Después de haberse abierto mediante mando local, la puerta se cerrará de nuevo automáticamente;

6. el cuadro indicador de las puertas contraincendios situado en el puesto central de control con dotación permanente señalará si las puertas teleaccionadas están cerradas;

7. el mecanismo accionador estará proyectado de modo que la puerta se cierre automáticamente en caso de avería del sistema de control o de fallo de la fuente de energía eléctrica principal;

8. en las proximidades de las puertas accionadas a motor se dispondrán acumuladores locales de energía que permitan accionar la puerta al menos 10 veces (apertura y cierre completos) utilizando los mandos locales tras una avería del sistema de control o un fallo de la fuente de energía eléctrica principal;

9. la avería del sistema de control o el fallo de la fuente de energía eléctrica principal de una puerta no impedirá el funcionamiento de las demás puertas;

10. las puertas de corredera teleaccionadas o accionadas a motor irán provistas de una alarma que se active cuando se accione la puerta desde el puesto central de control y que suene al menos 5 segundos, pero no más de 10 segundos, antes de que la puerta empiece a moverse y continúe sonando hasta que la puerta se haya cerrado del todo;

11. toda puerta proyectada para volver a abrirse tras tropezar con un obstáculo se abrirá de nuevo cuando esto suceda, pero no más de 1 metro desde el punto de contacto;

12. las puertas de doble hoja que requieran un pestillo para asegurar su integridad al fuego estarán provistas de un pestillo que se active automáticamente cuando se pongan en movimiento las puertas al ser accionadas por el sistema de control;

13. las puertas que den acceso directo a espacios de categoría especial y que sean de accionamiento a motor y cierre automático no tendrán que estar equipadas con las alarmas y mecanismos de teleaccionamiento prescritos en 3 y 10;

14. los componenetes del sistema de control local serán accesibles, de modo que se puedan realizar en ellos las operaciones de mantenimiento y ajuste necesarias, y

15. las puertas accionadas a motor estarán provistas de un sistema de control de un tipo aprobado que pueda funcionar en caso de incendio, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimiento de ensayo de exposición al fuego. Dicho sistema de control se ajustará a las siguientes prescripciones:

15.1 Será un sistema que permita accionar la puerta a temperatura de 200 °C como mínimo durante sesenta minutos por lo menos, utilizando el suministro de energía;

15.2 no se interrumpirá el suministro de energía de todas las demás puertas a las que no afecte el incendio, y

15.3 a temperaturas superiores a 200 °C, el sistema de control se aislará automáticamente del suministro de energía y tendrá capacidad para mantener la puerta cerrada hasta una temperatura de por lo menos 945 °C.»

37. Se sustituye la segunda oración del párrafo 6 por la siguiente:

«Las prescripciones de integridad relativas a la clase "A" aplicables a los elementos límite exteriores del buque no regirán para las puertas exteriores, excepto para las de superestructuras y casetas que se encuentren frente a dispositivos de salvamento,

zonas de puertos de embarco y puestos de reunión exteriores, escaleras exteriores y cubiertas expuestas que se utilicen como vías de evacuación. No es preciso que las puertas de los troncos de escalera cumplan esta prescripción.»

#### Regla 32. Sistemas de ventilación

38. Se sustituye el párrafo 1.1 actual por el siguiente:

«1.1 El sistema de ventilación de todo buque de pasaje que transporte más de 36 pasajeros, además de cumplir lo dispuesto en esta parte de la presente regla, se ajustará a lo prescrito en las reglas 16.2 a 16.6, 16.8, 16.9 y 16.11.»

39. Se sustituye el párrafo 1.4.3.1 actual por el siguiente:

«3.1 Que el conducto esté construido con un material que tenga características de débil propagación de la llama.»

#### Regla 34. Uso restringido de materiales combustibles

40. Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

«2. Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas de producción de frío y el material aislante de los accesorios de las tuberías de dichos sistemas no tendrán que ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas tendrán características de débil propagación de la llama.»

41. Se sustituye el párrafo 7 actual por el siguiente:

«7. Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas no producirán cantidades excesivas de humo ni de productos tóxicos, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

42. Se sustituye el párrafo 8 actual por el siguiente:

«8. Los revestimientos primarios de cubierta, si se aplican en el interior de espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, serán de un material aprobado que no se inflame fácilmente ni origine riesgos de toxicidad o de explosión a temperaturas elevadas, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

#### Regla 37. Protección de los espacios de categoría especial

43. Se añade una tercera oración al párrafo 1.2.1:

«Cuando haya tanques de combustible líquido debajo de un espacio de categoría especial, la integridad de la cubierta situada entre dichos espacios podrá ser la de la norma inferior "A-0".»

44. Se añade el nuevo párrafo 4 siguiente:

«4. Aberturas fijas para ventilación.

Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de categoría especial estarán situadas de modo que un incendio en un espacio de categoría especial no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de

las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de categoría especial.»

Regla 38. Protección de los espacios de carga distintos de los de categoría especial, destinados al transporte de vehículos automóviles que lleven en los depósitos combustible para su propia propulsión

45. Se añaden los nuevos párrafos 5 y 6 siguientes:

«5. Aberturas fijas para ventilación.

Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de carga estarán situadas de modo que un incendio en el espacio de carga no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de carga.

6. Protección estructural.

Los espacios de carga rodada de los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente se ajustarán a lo prescrito en los párrafos 1.1, 1.2 y 1.3 de la regla 38.1.»

46. Se añade la nueva regla 38.1 siguiente:

«Regla 38-1. Protección de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados distintos de los espacios de categoría especial y de los espacios de carga rodada destinados al transporte de vehículos automóviles que lleven combustible en sus depósitos

1. Generalidades.

1.1 Los principios fundamentales de la regla 37.1.1 también se aplican a la presente regla.

1.2 En los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, los mamparos límite y las cubiertas de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados llevarán el aislamiento correspondiente a la norma "A-60". Sin embargo, cuando a un lado de la división haya un espacio de categoría (5), (9) o (10), según se definen estas categorías en la regla 26.2.2, se podrá aplicar la norma inferior "A-0". Cuando haya tanques de combustible líquido debajo de un espacio de carga rodada, la integridad de la cubierta situada entre dichos espacios podrá ser la de la norma inferior "A-0".

1.3 En los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros, los mamparos límite y las cubiertas de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados tendrán la integridad al fuego prescrita para los espacios de categoría (8) en la tabla 27.1 y los límites horizontales tendrán la prescrita para los espacios de categoría (8) en la tabla 27.2

1.4 Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados estarán situadas de modo que un incendio de un espacio de carga no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de carga.

2. Espacios de carga rodada cerrados.

Los espacios de carga rodada cerrados se ajustarán a lo prescrito en la regla 38, con excepción del párrafo 4.

3. Espacios de carga rodada abiertos.

Los espacios de carga rodada abiertos se ajustarán a lo prescrito en las reglas 37.1.3, 37.2.1, 38.1 y 38.2.3, con la excepción de que no se podrá utilizar un sistema de detección de humo por extracción de muestras.»

PARTE C

**Medidas de seguridad contra incendios en buques de carga**

Regla 49. Uso restringido de materiales combustibles

47. Se sustituye el párrafo 2 actual por el siguiente:

«2. Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas no producirán cantidades excesivas de humo ni de productos tóxicos, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

48. Se sustituye el párrafo 3 actual por el siguiente:

«3. Los revestimientos primarios de cubierta, si se aplican en el interior de espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, serán de un material aprobado que no se inflame fácilmente ni origine riesgos de toxicidad o de explosión a temperaturas elevadas, característica que habrá de establecerse de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.»

Regla 50. Detalles que procede observar en la construcción

49. Se sustituye el párrafo 3.1 actual por el siguiente:

«3.1 Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticorrosión y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas de producción de frío y el material aislante de los accesorios de las tuberías de dichos sistemas no tendrán que ser de materiales incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas tendrán características de débil propagación de la llama.»

Regla 53. Medios de prevención de incendios en espacios de carga

50. Se sustituyen los párrafos 1.2 y 1.3 actuales por los siguientes:

«1.2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.1, todo espacio de carga de un buque destinado al transporte de mercancías peligrosas en la cubierta o en los espacios de carga irá provisto de un sistema fijo de extinción de incendios por gas que cumpla lo prescrito en la regla 5 o de un sistema de extin-

ción de incendios que a juicio de la Administración ofrezca una protección equivalente para las cargas que se transporte.

1.3 La Administración podrá excluir de la aplicación de lo prescrito en los párrafos 1.1 y 1.2 los espacios de carga de todo buque que haya sido construido con el propósito de destinarlo únicamente al transporte de minerales, carbón, grano, madera verde, cargas incombustibles o cargas que a juicio de la Administración entrañen un riesgo limitado de incendio. Sólo se podrán conceder esas exenciones si el buque lleva tapas de acero en las escotillas y medios que permitan cerrar de modo efectivo todas las aberturas de ventilación y otras que den a los espacios de carga. Cuando se concedan dichas exenciones, la Administración expedirá un certificado de exención, independientemente de la fecha de construcción del buque en cuestión, de conformidad con lo dispuesto en la regla 1/12, a), vi), y se asegurará de que se adjunta al certificado de exención la lista de cargas que el buque está autorizado a transportar.»

51. Se añade el nuevo párrafo 2.5 siguiente:

«2.5 Las aberturas fijas del costado, las extremidades o los techos de los espacios de carga rodada abiertos y cerrados estarán situadas de modo que un incendio en un espacio de carga no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control situados en superestructuras y casetas que se hallen encima de espacios de carga.»

Regla 54. Prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas

52. Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.4.3:

«2.4.3 En los casos en que no haya ventilación mecánica, los espacios de carga cerrados destinados al transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel tendrán ventilación natural.»

53. Se añaden los nuevos párrafos 2.10 y 2.11 siguientes:

«2.10 En los buques dotados de espacios de carga rodada se dejará una separación entre un espacio de carga rodada cerrado y espacio de carga rodada abierto adyacente. La separación será tal que reducirá al mínimo el paso de vapores y líquidos peligrosos entre dichos espacios. Sin embargo, no será necesario dejar dicha separación si el espacio de carga rodada se considera espacio de carga cerrado en toda su extensión y cumple plenamente las prescripciones especiales pertinentes de la presente regla.

2.11 En los buques dotados de espacios de carga rodada se dejará una separación entre un espacio de carga rodada cerrado y la cubierta de intemperie adyacente. La separación será tal que reducirá al mínimo el paso de vapores y líquidos peligrosos entre dichos espacios. Sin embargo, no será necesario dejar una separación si los medios con que cuentan los espacios de carga rodada se ajustan a los exigidos para las mercancías peligrosas transportadas en la cubierta de intemperie adyacente.»

Tabla 54.1 Aplicación de las prescripciones a los distintos modos de transporte de mercancías peligrosas en buques y espacios de carga

54. Se sustituye la tabla 54.1 actual por la siguiente:

«Siempre que en la tabla 54.1 aparece una X, la prescripción se aplica a todas las clases de mercancías peligrosas indicadas en la línea correspondiente de la tabla 54.3, con las excepciones señaladas en las notas.»

Regla 54.1.2 Regla 54.2	Cubiertas de intemperie, .1 a .5 inclusive	.1 No proyectados especialmente	.2 Espacios de carga para contenedores	.3		.4 Mercancías peligrosas sólidas a granel	.5 Gabarras de buque
				Espacios de carga rodada cerrados (5)	Espacios de carga rodada abiertos		
.1.1	X	X	X	X	X	Para la aplicación de las disposiciones de la regla 54 a las diferentes clases de mercancías peligrosas, véase la tabla 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		—
.1.3	—	X	X	X	X		X
.1.4	—	X	X	X	X		X
.2	—	X	X	X	X		X(4)
.3	—	X	X	X	—		X(4)
.4.1	—	X	X(1)	X	—		X(4)
.4.2	—	X	X(1)	X	—		X(4)
.5	—	X	X	X	—		—
.6.1	X	X	X	X	X		—
.6.2	X	X	X	X	X	—	
.7	X	X	—	—	X	—	
.8	X	X	X(2)	X	X	—	
.9	—	—	—	X(3)	X	—	

#### Notas:

(1) No se aplica a los contenedores cerrados respecto de las clases 4 y 5.1. Respecto de las clases 2, 3, 6.1 y 8, cuando el transporte se efectúe en contenedores cerrados la ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire. A los efectos de esta prescripción, las cisternas portátiles se considerarán contenedores cerrados.

(2) Aplicable solamente a las cubiertas.

(3) Aplicable solamente a los espacios de carga rodada cerrados que no se puedan cerrar herméticamente.

(4) En el caso especial de que las gabarras puedan contener vapores inflamables, o bien puedan descargarlos por conductos de ventilación conectados a ellas a un espacio exento de riesgos situado fuera del compartimento portagabarras, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de estas prescripciones o eximir de su cumplimiento.

(5) Los espacios de categoría especial se considerarán espacios de carga rodada cerrados cuando se transporten mercancías peligrosas.»

Tabla 54.2 Aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas con respecto a los buques y espacios de carga en los que se transporten mercancías peligrosas sólidas a granel

55. Se sustituye la tabla 54.2 actual por la siguiente:

«Clase/regla	4.1	4.2	4.3(6)	5.1	6.1	8	9
54.2.1.1	X	X	—	X	—	—	X
54.2.1.2	X	X	—	X	—	—	X
54.2.2	X	X(7)	X	X(8)	—	—	X(8)
54.2.4.1	—	X(7)	X	—	—	—	—
54.2.4.2	X(9)	X(7)	X	X(7)(9)	—	—	X(7)(9)
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X(7)	—	—	X(10)

#### Notas:

(6) Los riesgos que entrañan las sustancias de esta clase que se pueden transportar a granel son tales que,

además de cumplirse las prescripciones indicadas en esta tabla, la Administración tendrá que prestar una especial atención a la construcción y al equipo de los buques en cuestión.

(7) Aplicable solamente a las tortas de semillas que contengan extractos de disolvente, al nitrato amónico y a los fertilizantes que contengan nitrato amónico.

(8) Aplicable solamente al nitrato amónico y a los fertilizantes que lo contengan. No obstante, es suficiente un grado de protección conforme a las normas recogidas en la publicación 79 de la Comisión Electrotécnica Internacional —*Electrical Apparatus for Explosive Gas Atmospheres* (aparatos eléctricos para atmósferas de gas explosivos).

(9) Únicamente se exigen guardas de tela metálica adecuadas.

(10) Son suficientes las prescripciones del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel [Resolución A.434(XI)], en su forma enmendada.»



Tabla 54.3 Aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas, con excepción de las mercancías peligrosas sólidas a granel

56. Se sustituye la tabla 54.3 actual por la siguiente:

Clase/Regla	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1-3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 líq.	6.1 líq. ≤23°C	6.1 líq. >23°C ≤61°C	6.1 sólidos	8 líq.	8 líq. ≤23°C	8 líq. >23°C ≤61°C	8 sólidos	9
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	—
54.2.1.3	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54.2.1.4	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54.2.2	X	—	X	—	—	X	—	—	—	—	—	—	—	X	—	—	—	X	—	—	—
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	X	X	X	X	X	X	X	—
54.2.4.1	—	—	X	—	X	X	—	X(11)	X(11)	X	X(11)	—	—	X	X	X(11)	—	X	X	—	X(11)
54.2.4.2	—	—	X	—	—	X	—	—	—	—	—	—	—	X	X	—	—	X	X	—	—
54.2.5	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—	—	X	X	X	—	—	X	—	—	—
54.2.6	—	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X(14)
54.2.7	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X	X	—	—	X	X	—	—	X	X	—	—
54.2.8	X(12)	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X(13)	—	—	X	X	—	—	X	X	—	—
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Notas:

(11) Cuando se exigen «espacios ventilados mecánicamente» en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, en su forma enmendada.

(12) Se estibarán en todos los casos a una distancia de 3 metros, en sentido horizontal, de los elementos límite de los espacios de máquinas.

(13) Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas.

(14) Según sea adecuado para las mercancías transportadas.»

## PARTE D

### Medidas de seguridad contra incendios en buques tanque

Regla 56. Ubicación y separación de los espacios.

57. Se sustituye el texto que figura inmediatamente debajo del título de la regla por el siguiente:

«(Lo dispuesto en la presente regla es aplicable a los buques construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, salvo el párrafo 9, que es aplicable a los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente).»

58. Se sustituye el párrafo 7 actual por el siguiente:

«7. Los cerramientos exteriores de las superestructuras y casetas que contengan espacios de alojamiento, incluidas las cubiertas en voladizo que soporten tales espacios, serán de acero y llevarán un aislamiento que se ajuste a la norma "A-60" en todas las partes que den a la zona de la carga y hasta una distancia de 3 metros desde el extremo que dé a dicha zona en los laterales. En los laterales de dichas superestructuras y casetas, el aislamiento tendrá la altura que la Administración juzgue necesaria.»

59. La segunda oración del párrafo 8.3 existente se sustituye por la siguiente:

«Las ventanas y los portillos, con excepción de las ventanas de la caseta de gobierno, estarán contruidos de conformidad con la norma "A-60".»

60. Se añade el nuevo párrafo 9 siguiente:

«9. En todo buque al que sea aplicable la presente regla, cuando exista un acceso permanente

de un túnel de tuberías a la cámara de bombas principal, se instalará una puerta estanca que se ajuste a lo prescrito en la regla II-1/25-9.2 y que cumpla además las prescripciones siguientes:

1. Además de poder ser accionada desde el puente, la puerta podrá cerrarse manualmente desde la parte exterior de la entrada de la cámara de bombas principal, y

2. La puerta se mantendrá cerrada durante las operaciones normales del buque, excepto cuando sea necesario entrar al túnel de tuberías.»

Regla 59. Respiración, purga, desgasificación y ventilación.

61. Se añade el nuevo párrafo 1.2.3 siguiente:

«3. Un medio secundario que permita el alivio máximo de las mezclas de vapor, aire o gas inerte para impedir la sobrepresión o la subpresión en caso de fallo de los medios prescritos en el párrafo 1.2.2. En lugar de ese medio secundario, podrán instalarse sensores de presión en cada tanque protegido por los medios prescritos en el párrafo 1.2.2, con un sistema de vigilancia en la cámara de control de la carga del buque o en el puesto desde el que normalmente se realicen las operaciones relacionadas con la carga. Ese equipo de vigilancia estará dotado además de una instalación de alarma que se active al detectar condiciones de sobrepresión o de subpresión dentro del tanque.»

62. Se sustituye el párrafo 1.3.2 actual por el siguiente:

«1.3.2 Cuando esos medios estén combinados con los de otros tanques de carga, se proveerán válvulas de cierre u otros medios aceptables para aislar cada tanque de carga. Si se instalan válvulas

de cierre, éstas irán provistas de medios de bloqueo que estarán a cargo del oficial responsable del buque. Habrá un indicador visual, u otro medio aceptable, que señale claramente si las válvulas están abiertas o cerradas. En los casos en que se hallan aislado los tanques, habrá que cerciorarse de que las correspondientes válvulas de aislamiento están abiertas antes de iniciar las operaciones de carga, de lastrado o de descarga de los tanques. El aislamiento de los tanques no impedirá en ningún caso el escape de las mezclas que las variaciones térmicas pueden producir en un tanque de carga, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1.2.1.»

63. Se añade el nuevo párrafo 1.3.3 siguiente:

«1.3.3 Si se prevén operaciones de carga y lastrado o de descarga de un tanque o grupo de tanques de carga que esté aislado de un sistema de respiración común, ese tanque o grupo de tanques de carga estará provisto del medio de protección contra la sobrepresión o la subpresión prescrito en el párrafo 1.2.3.»

64. Se añade el nuevo párrafo 1.11 siguiente:

«1.11 Los buques construidos antes del 1 de julio de 1998 cumplirán lo prescrito en los párrafos 1.2.3 y 1.3.3 en la fecha de la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 1998 y a más tardar el 1 de julio de 2001.»

65. Se añade el nuevo párrafo 5 siguiente:

«5. Indicadores de gases combustibles.

Todos los petroleros dispondrán de por lo menos un instrumento portátil para medir las concentraciones de vapores inflamables, así como de suficientes piezas de respeto. Se facilitarán los medios adecuados para calibrar dichos instrumentos.»

Regla 62. Sistemas de gas inerte.

66. Se añade el texto siguiente al final del párrafo 11.2.1:

«El sistema de control utilizado proporcionará una indicación clara de la posición abierta o cerrada de tales válvulas.»

## CAPÍTULO V

### Seguridad de la navegación

67. Se suprime la actual regla 15.1.

## CAPÍTULO VII

### Transporte de mercancías peligrosas

Regla 2. Clasificación.

68. Se sustituye «Clase 6.1 Sustancias venenosas (tóxicas)» por «Clase 6.1 Sustancias tóxicas».

69. En el texto actual de la clase 9, las palabras «Sustancias peligrosas varias, es decir», se sustituyen por «Sustancias y artículos peligrosos varios, es decir».

Regla 7. Transporte de explosivos en buques de pasaje.

70. Se añade el nuevo párrafo 1.5 siguiente:

«5. Los artículos comprendidos en el grupo de compatibilidad N sólo se podrán transportar en buques de pasaje si la masa neta total de explosivos no excede de 50 kilogramos por buque y si no se transportan otros explosivos, aparte de los comprendidos en la División 1.4, grupo de compatibilidad S.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 1998, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii 2) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 12 de noviembre de 1998.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

**26922** *ENTRADA EN VIGOR del Acuerdo entre el Reino de España y la República de Bolivia, sobre cooperación en materia de prevención del consumo y control del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho «ad referendum» en La Paz el 10 de noviembre de 1997, cuya aplicación provisional fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 80, de fecha 3 de abril de 1998.*

El Acuerdo entre el Reino de España y la República de Bolivia sobre cooperación en materia de prevención del consumo y control del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecho en La Paz el 10 de noviembre de 1997, entrará en vigor, según se establece en su artículo 8.º, el 26 de diciembre de 1998, sesenta días después de la última notificación cruzada entre las Partes comunicando el cumplimiento de los requisitos previstos en sus respectivas legislaciones internas.

Lo que se hace público para conocimiento general, completando así la inserción efectuada en el «Boletín Oficial del Estado» número 80, de 3 de abril de 1998.

Madrid, 11 de noviembre de 1998.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

**26923** *ORDEN de 12 de noviembre de 1998 por la que se regula en España el sistema de localización de buques pesqueros vía satélite.*

El Reglamento CEE número 2847/93 del Consejo, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común, establece un sistema de localización de buques pesqueros por vía satélite, con objeto de mejorar la gestión del esfuerzo pesquero y la exactitud de los datos sobre el mismo.

Los Reglamentos CEE números 686/97 y 1489/97 determinan la obligatoriedad para todos los EE.MM. de instaurar antes del 30 de junio de 1998 dicho sistema de localización de buques pesqueros vía satélite, que será de aplicación a todos los buques comunitarios que