

b) A nota común 2.^a á sección primeira das tarifas do imposto sobre actividades económicas, aprobadas por Real decreto legislativo 1175/1990, do 28 de setembro, polo que se aproban as tarifas e a instrución do imposto sobre actividades económicas.

c) A nota común 1.^a á sección segunda das tarifas do imposto sobre actividades económicas, aprobadas polo Real decreto legislativo 1175/1990, do 28 de setembro, polo que se aproban as tarifas e a instrución do imposto sobre actividades económicas.

Así mesmo, quedan derogadas cantas outras normas se opoñan, contradigan ou resulten incompatibles cos preceptos desta lei.

2. O disposto na alínea a) do punto anterior enténdese sen prexuízo do previsto nas disposicións transitorias desta lei.

Disposición derradeira primeira. *Desenvolvemento da lei.*

1. Facúltase o Goberno para dictar cantas disposicións sexan necesarias para o desenvolvemento e execución desta lei.

2. En particular, facúltase o Goberno para dictar cantas disposicións sexan necesarias para o desenvolvemento e aplicación das tarifas e instrución do imposto sobre actividades económicas.

3. Facúltase o ministro de Facenda para aproba-los modelos de comunicación para efectos da aplicación da exención no imposto sobre actividades económicas determinada en función do importe neto da cifra de negocios do suxeito pasivo e da aplicación do coeficiente de ponderación dela, así como para determina-los prazos e a forma de presentación das comunicacións e os supostos nos cales non será necesaria a dita presentación.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

1. Esta lei entrará en vigor o día 1 de xaneiro de 2003.

2. O modelo de financiamento das entidades locais descrito nos artigos cuadraxésimo primeiro e cuadraxésimo terceiro desta lei entrará en vigor o 1 de xaneiro de 2004 e será obxecto de desenvolvemento anual polas leis de orzamentos xerais do Estado, de conformidade coas directrices recollidas nesta lei.

Por tanto,
Mando a tódolos españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 27 de decembro de 2002.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

MINISTERIO DE FOMENTO

25287 REAL DECRETO 1422/2002, do 27 de decembro, polo que se modifica o Real decreto 1032/1999, do 18 de xuño, polo que se determinan as normas de seguridade que deben cumprí-los buques pesqueiros de eslora igual ou superior a 24 metros. («BOE» 311, do 28-12-2002.)

O Real decreto 1032/1999, do 18 de xuño, polo que se determinan as normas de seguridade que deben

cumprí-los buques pesqueiros de eslora igual ou superior a 24 metros, incorporou ó ordenamento xurídico español a Directiva 97/70/CE, do Consello, así como a súa modificación, efectuada pola Directiva 99/19/CE, do 18 de marzo de 1999.

Con posterioridade, e co obxecto de modifica-la Directiva 97/70/CE, aprobouse a Directiva 2002/35/CE, da Comisión, do 25 de abril, modificación que consiste unicamente na substitución do anexo I da citada Directiva 97/70.

Este real decreto ten por obxecto, precisamente, incorporar ó noso ordenamento xurídico a Directiva 2002/35/CE, a cal, como se acaba de dicir, limítase a substituí-lo anexo I da Directiva 97/70 por outro novo, coa finalidade de harmonizar, en certos supostos, criterios interpretativos que ata agora se deixaran á discrecionalidade dos estados membros, introducindo os oportunos cambios no Real decreto 1032/1999, que queda subsistente.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, co informe favorable do Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 27 de decembro de 2002,

DISPONGO:

Artigo único. *Modificación do anexo I do Real decreto 1032/1999.*

O anexo I do Real decreto 1032/1999, do 18 de xuño, polo que se determinan as normas de seguridade que deben cumprí-los buques pesqueiros de eslora igual ou superior a 24 metros, substitúese polo que se insire neste real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación normativa.*

Facúltase o ministro de Fomento para dicta-las disposicións que sexan necesarias para o desenvolvemento e execución deste real decreto.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación non «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 27 de decembro de 2002.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

Para efectos deste anexo entenderase por «buque de pesca construído a partir do 1 de xaneiro de 2003» todo buque de pesca no que concorran algunhas das seguintes circunstancias:

a) Que se contratase a súa construción ou algunha transformación importante a partir do 1 de xaneiro de 2003, ou ben que se realizase o dito contrato de construción ou de transformación importante antes do 1 de xaneiro de 2003 e a entrega se produza transcorridos, alomenos, tres anos a partir desa data.

b) Que, na falta dun contrato de construción a partir do 1 de xaneiro de 2003, se instalase a quilla, se iniciase unha fase de construción que recoñecese un buque concreto, ou ben comezase unha fase de montaxe que supoña a utilización de, alomenos, 50 toneladas do total estimado das anteditas estruturas ou ben dun 1 por 100 do dito total, se este segundo valor é inferior ó primeiro.

PARTE A

Modificacións que afectarán a tódolos buques de pesca ós que se aplica a directiva, exceptuando os buques de pesca novos construídos a partir do 1 de xaneiro de 2003.

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Regra 2: definicións.

Punto 1. «Buque pesqueiro novo»: todo buque de pesca no que conorra algunhas das seguintes circunstancias:

a) Que se contrate a súa construción ou ben algunha transformación de importancia durante o ano 1999 ou con posterioridade a este, ou ben, se iso ocorreu en anos anteriores, que a entrega se produza transcorridos, alomenos, tres anos desde o 1 de xaneiro de 1999.

b) Que, na falta de contrato de construción, se instale a quilla, se inicie unha fase de construción que faga recoñecible o buque concreto ou ben se comece unha fase de montaxe que supoña a utilización de, alomenos, 50 toneladas do total estimado dos materiais de estrutura ou dun 1 por 100 do dito total se este segundo valor é inferior ó primeiro, todo iso durante o ano 1999 ou con posterioridade.

CAPÍTULO V

Prevención, detección e extinción de incendios e equipamento contra incendios

Regra 2: definicións.

Punto 2. «Ensaio estándar de exposición ó lume»: inclúranse ó final as seguintes modificacións en relación coa curva estándar de temperatura:

«... A curva estándar tempo-temperatura vén definida por unha curva continua que pasa polos seguintes puntos indicadores da temperatura interior do forno:

Temperatura inicial do forno: 20 °C

Ó finaliza-los cinco primeiros minutos: 576 °C

Ó finaliza-los dez primeiros minutos: 679 °C

Ó finaliza-los quince primeiros minutos: 738 °C

Ó finaliza-los trinta primeiros minutos: 841 °C

Ó finaliza-los sesenta primeiros minutos: 945 °C.»

CAPÍTULO VII

Dispositivos e normas de salvamento

Regra 1: ámbito de aplicación.

O punto 2 quedará redactado como segue:

«As regras 13 e 14 aplicaranse tamén ós buques existentes de eslora igual ou superior a 45 m, se ben a Administración marítima poderá apraza-la implantación das prescricións das ditas regras ata o 1 de febreiro de 1999.»

Regra 13: dispositivos radioeléctricos de salvamento. O punto 2 quedará redactado como segue:

«Os aparellos radiotelefónicos bidireccionais de ondas métricas provistos a bordo dos buques existentes que non se axusten ás normas de funcionamento aprobadas pola organización poderán ser aceptados pola Administración marítima ata o 1 de febreiro de 1999, sempre que esta xulgo que son compatibles cos aparellos radiotelefónicos bidireccionais de ondas métricas aprobados.»

CAPÍTULO IX

Radiocomunicacións

Regra 1: ámbito de aplicación.

O punto 1 quedará redactado como segue:

«Non obstante, a Administración marítima poderá diferir-la aplicación do prescrito ós buques existentes ata o 1 de febreiro de 1999.»

Regra 3: exencións.

O parágrafo c) do punto 2 quedará redactado como segue:

«Cando o buque vaia ser retirado do servico de forma permanente antes do 1 de febreiro do ano 2001.»

PARTE B

Modificacións que afectarán os buques de pesca novos construídos a partir do 1 de xaneiro de 2003.

O texto actual das regras que a continuación se indican quedará redactado como segue:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Regra 2: definicións.

Inciso ii) do parágrafo a) do punto 22:

«O anteparo de colisión estará situado de modo que diste da perpendicular de proa: non menos de 0,05 L nin máis de 0,05 L máis 1,35 m nos buques de eslora inferior a 45 m.»

Regra 6: recoñecementos.

Parágrafo c) do punto 1:

«Ademais do recoñecemento periódico esixido no inciso i) do parágrafo b), os recoñecementos intermedios respecto da estrutura e máquinas do buque a intervalos de dous anos máis/menos tres meses, no caso dos buques construídos con materiais distintos da madeira, e ós intervalos especificados pola Administración no caso dos buques construídos con madeira. O recoñecemento realizarase de modo que tamén garanta que non se efectuaron reformas que puideran ter un efecto adverso na seguridade do buque ou da tripulación.»

CAPÍTULO II

Construcción, integridade de estanquidade e equipamento

Regra 1: construción.

Punto 1:

«A resistencia e a construción do casco, as superestructuras, as casetas, os gardacalores de máquinas, os tambuches e calquera outra estrutura, así como o equipamento do buque, serán tales que permitan facer fronte a tódalas condicións previsibles do servico a que se destine o buque, e

construíranse seguindo as regras dunha organización recoñecida.»

Regra 2: portas estancas.

Punto 1:

«O número de aberturas practicadas nos anteparos estancos, de conformidade co disposto na regra 1.3) será o mínimo compatible coa disposición xeral e as necesidades operacionais do buque; as ditas aberturas irán provistas de dispositivos de peche que responderán ás normas dunha organización recoñecida. As portas estancas terán unha resistencia equivalente á da estrutura adxacente non perforada.»

Regra 2: portas estancas.

Alínea a) do punto 3:

«Nos buques de eslora igual ou superior a 45 m, as portas estancas serán do tipo de corrediza nos espazos en que teñan que ser abertas no mar e cando estean situadas de xeito que as súas falcas queden por debaixo da máxima flotación de servizo, a menos que a Administración marítima estime isto imposible ou innecesario, tendo en conta o tipo de buque e as operacións que realice.

As exencións a esta regra que autorice a Administración marítima española deberán axustarse ó procedemento que figura no artigo 4 deste real decreto.»

Regra 5: zapóns.

Punto 3:

«Proveranse medios que garantan que as tampas de zapón de madeira quedarán pechadas de modo estanco á intemperie, de conformidade coas normas establecidas nas regras 14 e 15 do anexo I do Convenio internacional sobre liñas de carga de 1966» (1).

Regra 9: ventiladores.

Punto 1:

«Nos buques de eslora igual ou superior a 45 m, a altura mínima en que as manguerías para o aire que non sexan as que ventilan o espazo de máquinas supere a cuberta será de 900 mm na de traballo e de 760 mm na de superestrutura. Nos buques de eslora inferior a 45 m, a altura das ditas manguerías será de 760 mm e de 450 mm, respectivamente. A altura sobre cuberta das aberturas que ventilan o espazo de máquinas, necesarias para a ventilación continua do espazo de máquinas e, se é o caso, para a ventilación inmediata do compartimento de grupos electróxenos, será conforme, por regra xeral, o disposto no punto 2 da regra 9 do capítulo II. Sen embargo, nos casos en que isto resulte impracticable como consecuencia do tamaño e dos medios do buque, poderán aceptarse alturas inferiores, que en tódolos casos haberán de respectar un mínimo de 900 mm por enriba da cuberta de traballo e da cuberta de superestrutura, coa condición de que se doten de dispositivos de peche estancos á intemperie e conforme o disposto no punto 2 da regra 9 do capítulo II, en combinación con outros dispositivos oportunos que permitan garantir unha ventilación ininterrompida e adecuada dos espazos en cuestión.»

(1) Convenio internacional sobre liñas de carga de 1966, acordado pola Conferencia internacional sobre liñas de carga o 5 de abril de 1966 e adoptado o 25 de outubro de 1967 pola Organización Marítima Internacional mediante a Resolución A.133 (V).

Regra 12: portelos.

Punto 6:

«A Administración marítima poderá aceptar portelos e xanelas sen tampas cegas nos anteparos laterais e popais das casetas situadas na cuberta de traballo ou por enriba desta, se a xuízo seu non quedara diminuída a seguridade do buque, tomando en consideración as regras de organizacións recoñecidas baseadas nas normas ISO correspondentes.»

Regra 15: equipamentos de fondeo.

Proverase equipamento de fondeo proxectado, de modo que se poida utilizar con rapidez e seguridade e que constará de áncoras, cadeas ou cables mordedores e un molinete ou outros dispositivos para deixar cae-la áncora ou levala e para mante-lo buque fondeado en tódalas condicións de servizo previsibles. Tamén se proverán os buques de equipamento de amarre adecuado que permita suxeitarlos sen riscos en tódalas condicións operacionais. O equipamento de fondeo e amarre deberá responder ás normas dunha organización recoñecida.

CAPÍTULO III

Estabilidade e estado correspondente de navegabilidade

Regra 1: xeneralidades.

Os buques proxectaranse e construíranse de forma tal que queden satisfeitas as prescricións deste capítulo nas condicións operacionais a que se fai referencia na regra 7. Os cálculos das curvas de brazos drizantes deberán efectuarse de acordo co Código de estabilidade sen avaría para tódolos tipos de buques da OMI (2).

Regra 2: criterios de estabilidade.

Punto 1:

Aplicaranse os seguintes criterios de estabilidade mínima, a menos que, a xuízo da Administración marítima, a experiencia de orde operacional xustifique que se prescindida deles. Calquera desviación respecto dos criterios de estabilidade mínima que autorice a Administración marítima española deberá axustarse ó procedemento que figura no artigo 4 do Real decreto 1032/1999 (3).

Parágrafo d) do punto 1:

«Nos buques dunha cuberta, a altura metacéntrica inicial GM non será inferior a 350 mm. Nos buques con superestrutura completa poderase reduci-la altura metacéntrica, coa conformidade da Administración marítima, pero sen que nunca sexa inferior a 150 mm. As reducións da altura metacéntrica que autorice a Administración marítima deberán axustarse ó procedemento que figura no artigo 4 do Real decreto 1032/1999.»

(2) Código de estabilidade sen avaría para tódolos tipos de buques, recollido nos instrumentos aprobados pola Organización Marítima Internacional mediante a Resolución A.749(18) adoptada o 4 de novembro de 1993, modificada pola Resolución M.S.C. 75(69).

(3) Os criterios de estabilidade relativos ós buques de subministración para instalacións mar adentro considerados nos puntos 4.5.6.2.1 a 4.5.6.2.4 do Código de estabilidade sen avarías para tódolos tipos de buques da OMI poderán considerarse equivalentes ós criterios de estabilidade das letras a) a c) do punto 1 da regra 2. A dita equivalencia só poderá aplicarse, coa conformidade da Administración, ós buques de pesca cun caso similar en forma ó dos buques de subministración para instalacións de mar adentro.

Punto 3:

«Cando se utilice lastre para garantir que se cumpre co disposto no punto 1, a súa natureza e distribución serán as que a Administración marítima xulgue satisfactorias. Nos buques de eslora inferior a 45 m, o lastre haberá de ser permanente. Todo lastre permanente será sólido e fixarase de xeito seguro ó buque. A Administración marítima poderá aceptar lastre líquido, almacenado en tanques completamente cheos que non estean conectados a ningún sistema de bombeo do buque. Cando se utilice lastre líquido con carácter permanente para garantir que se cumpre co disposto no punto 1, deberán incluírse no certificado de conformidade e no caderniño de estabilidade os detalles ó respecto.

O lastre permanente non poderá retirarse do buque nin cambiarse de lugar sen a aprobación da Administración marítima.»

Regra 4: métodos especiais de pesca.

Os buques cuns métodos especiais de pesca que sometan o buque a forzas externas adicionais durante as faenas de pesca, satisfarán os criterios de estabilidade da regra 2.1), incrementándose o rigor destes, se resulta necesario, na medida que a Administración marítima xulgue satisfactoria. Os buques que realicen faenas de arrastre con redes de vara deberán de satisfacer criterios máis estrictos de estabilidade:

a) Os criterios relativos á área situada baixo os brazos drizantes e ós brazos drizantes que figuran nas alíneas a) e b) da regra 2.1) veranse incrementados nun 20 por cento.

b) A altura metacéntrica non poderá ser inferior a 500 mm.

c) Os criterios enunciados na letra a) só serán aplicables ós buques cunha potencia propulsora instalada que non supere o valor en quilovatios que se especifica nas seguintes fórmulas:

$N = 0,6 Ls^2$ nos buques de eslora igual ou inferior a 35 metros.

$N = 0,7 Ls^2$ nos buques de eslora igual ou superior a 37 metros.

Para eslora intermedia do buque, o coeficiente correspondente a Ls obterase por interpolación entre 0,6 e 0,7.

Ls é a eslora total que figura no certificado de arqueo.

Cando a potencia propulsora instalada supere os valores normalizados que resultan das fórmulas anteriores, os criterios a que se refire a alínea a) veranse incrementados de maneira directamente proporcional á potencia excedente.

A Administración marítima deberá asegurarse de que se cumpren os criterios máis estrictos de estabilidade aplicables ós buques que realicen faenas de arrastre con tangóns nas condicións operacionais mencionadas na regra 7.1) do presente capítulo.

Nos cálculos de estabilidade suporase que os tangóns deberán formar ata un ángulo de 45 graos coa horizontal.

Regra 5: vento e abaneo intensos.

Os buques deberán poder resistir os efectos do vento e o abaneo intensos, coas correspondentes condicións de mar, tendo en conta as condicións meteorolóxicas periódicas, os estados do mar nos que o buque teña que faenar, o tipo de buque e o modo de operar deste. Os cálculos correspondentes deberán efectuarse de acordo co Código de estabilidade sen avaría para tódolos tipos de buques da OMI.

Regra 8: acumulación de xeo.

A regra será aplicable, se ben non estarán permitidas as marxes de formación de xeo que quedan á discreción da Administración marítima de acordo coa recomendación 2 (4).

Regra 9: proba de estabilidade.

Punto 2:

«Cando sexa obxecto de reformas que afecten a súa condición de buque baleiro ou a posición do centro de gravidade, o buque será sometido a unha nova proba de estabilidade, se a Administración marítima considera isto necesario tendo en conta as súas marxes de estabilidade, e revisarase a información ó respecto. Sen embargo, cando a variación do desprazamento en rosca supere nun 2 por cento o desprazamento en rosca orixinal e sexa imposible demostrar mediante cálculos que o buque segue cumprindo os criterios de estabilidade, este deberá ser obxecto dunha nova proba de estabilidade.»

Regra 12: altura da proa.

A altura da proa será a suficiente para impedir que o buque embarque cantidades excesivas de auga.

Cando se trate de buques que faenen en zonas limitadas situadas a un máximo de 10 millas da costa, a altura mínima da proa será a que a Administración marítima xulgue satisfactoria e na súa determinación teranse en conta as condicións meteorolóxicas periódicas e os estados do mar nos que o buque teña que faenar, o tipo de buque e o modo de operar deste.

Para os buques que faenen en tódalas demais zonas:

1. A altura mínima da proa deberá calcularse de acordo co método de cálculo recollido na recomendación 4 do documento adxunto 3 que acompaña a acta final da Conferencia de Torremolinos, sempre que durante as operacións de pesca as capturas deban almacenarse nas bodegas de pesca a través de zapóns situados nunha cuberta de traballo exposta, por diante da caseta ou a superestructura.

2. A altura mínima da proa deberá axustarse á regra 39 do anexo I do Convenio internacional sobre liñas de carga de 1966, non podendo ser inferior a 2.000 mm, sempre que as capturas deban almacenarse nas bodegas de pesca a través de zapóns situados nunha cuberta de traballo exposta, protexida por unha caseta ou superestructura. A este respecto, o calado máximo de servicio admisible debe considerarse en lugar da flotación do francobordo asignado de verán.

Regra 14: compartimentado e estabilidade despois de avaría.

Os buques cunha eslora que sexa igual ou superior a 100 metros e que leven 100 ou máis persoas a bordo deberán poder permanecer a flote con estabilidade positiva, despois do anegamento de calquera compartimento que se supoña avariado, tendo en conta o tipo de buque, o servicio previsto e a zona en que vaia operar (5). Os cálculos deberán efectuarse de acordo coas directrices a que se refire a nota.

(4) Nas «Directrices relativas á acumulación de xeo», incluídas na recomendación 2 do documento adxunto que se acompaña á acta final da Conferencia de Torremolinos, indícanse as zonas marítimas onde é probable a formación de xeo e as modificacións que convirá facer na corrección respecto da acumulación de xeo.

(5) A recomendación 5 do documento adxunto que acompaña a acta final da Conferencia de Torremolinos contén «Directrices sobre os cálculos relativos ó compartimentado e á estabilidade despois da avaría».

CAPÍTULO IV

Instalacións de máquinas, instalacións eléctricas e espazos de máquinas sen dotación permanente

Regra 3: xeneralidades.

Punto 1:

«Os sistemas de propulsión principal, de control, de tubos de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, de circuitos eléctricos e de refrixeración, as máquinas auxiliares, caldeiras e outros recipientes de presión, a disposición dos tubos e circuitos de bombeo, o equipamento e os aparellos de goberno, e os eixes e unións para a transmisión de forza, proxectaranse, construíranse, probaranse, instalaranse e manteranse de conformidade coas normas dunha organización recoñecida. Tales máquinas e o equipamento, así como os mecanismos elevadores, os guinches e o equipamento de manipulación e elaboración de peixe irán protexidos de cara a reducir o mínimo todo perigo para as persoas que se atopen a bordo. Prestarase unha atención especial ás pezas móbiles, ás superficies quentes e a outros riscos.»

Punto 7:

A Administración marítima asegurarse de que ás regras 16 a 18 se lles dá cumprimento e aplicación uniformes, de conformidade coas regras dunha organización recoñecida (6).

Punto 9:

«Tomaranse as medidas que a Administración marítima xulgue satisfactorias para garantir que todo o equipamento funciona correctamente en tódalas condicións operacionais, incluídas as de manobra, e que se dispuxo o necesario, de conformidade coas normas dunha organización recoñecida, para a realización das inspeccións regulares e probas ordinarias que garantan que seguirá funcionando ben.»

Punto 10:

«Os buques levarán documentación acorde coas normas dunha organización recoñecida que demostre a aptitude do buque para operar con espazos de máquinas sen dotación permanente.»

Regra 6: caldeiras de vapor e sistemas de alimentación e de tubos para caldeiras.

Punto 1:

«Toda caldeira de vapor e todo xerador de vapor non exposto ó lume irá provisto, como mínimo, de dúas válvulas de seguridade de capacidade suficiente. Sen embargo, a Administración marítima poderá permitir, tendo en conta o rendemento ou calquera outras características de calquera caldeira de vapor ou xerador de vapor non exposto ó lume, que se instale soamente unha válvula de seguridade se estima que esta dá protección adecuada contra sobrepresións, de conformidade coas normas dunha organización recoñecida.»

Regra 8: mando desde a caseta de goberno.

Alínea b) do punto 1:

«Cando a máquina propulsora deba ser telegobernada desde a ponte de navegación, rexerán as

seguintes disposicións: o telegoberno a que se fai referencia na alínea a) efectuarase mediante un dispositivo de goberno que responda ás normas dunha organización recoñecida, acompañado, cando sexa necesario, de medios que impidan a sobrecarga da máquina propulsora.»

Regra 10: medidas relativas ó combustible líquido, aceite lubricante e outros aceites inflamables.

Punto 4:

«Os tubos de combustible líquido que, se sofren danos, poidan deixar escapar combustible de tanques de almacenamento, sedimentación ou uso diario situados por enriba do dobre fondo, estarán dotados no tanque dunha billa ou unha válvula susceptibles de ser pechadas desde un lugar seguro situado fóra do espazo de que se trate, se se producira un incendio no espazo en que estean eses tanques. No caso especial de tanques profundos situados nun túnel de eixe ou de tubos ou espazo similar, colocaranse válvulas nos ditos tanques, pero o control, en caso de incendio, poderase efectuar mediante unha válvula suplementaria instalada no tubo ou nos tubos, fóra do túnel ou espazo similar. Se a válvula suplementaria vai instalada no espazo de máquinas deberá ser accionable fóra deste espazo.»

A alínea a) do punto 7:

«Os tubos de combustible e as súas válvulas e accesorios serán de aceiro ou doutro material aprobado, se ben se permitirá o uso dun mínimo de tubos flexibles. Estes tubos flexibles e os accesorios dos seus extremos terán a necesaria solidez e serán de materiais piroresistentes aprobados ou levarán revestimentos piroresistentes, de conformidade coas normas dunha organización recoñecida. Os empalmes dos tubos flexibles deberán facerse de conformidade co documento IMO Circ. MSC. 647 "Directrices para minimiza-los derrames procedentes dos sistemas de líquidos inflamables".»

Punto 10:

«As medidas relativas a almacenamento, distribución e consumo do aceite empregado nos sistemas de lubricación a presión deberán responder ás regras dunha organización recoñecida. Nos espazos de categoría A para máquinas e, sempre que sexa posible, en calquera outro espazo de máquinas, esas medidas satisfarán alomenos o disposto nos puntos 1, 3, 6 e 7 e, na medida en que sexa necesario de conformidade coas normas dunha organización recoñecida, o disposto nos puntos 2 e 4. Non obstante, nos sistemas de lubricación poderán utilizarse indicadores visuais de caudal feitos de vidro coa condición de que, sometidos a probas, demostren te-la debida resistencia ó lume.»

Punto 11:

«As medidas relativas a almacenamento, distribución e consumo de aceites inflamables que non sexan aqueles a que se fai referencia no punto 10, e estean sometidos a presión en sistemas de transmisión de forza, de control e excitación, e de calefacción, haberán de responder ás normas dunha organización recoñecida. Nos lugares en que haxa posibles causas de ignición, as ditas medidas satisfarán, alomenos, o disposto nos puntos 2 e 6 e, polo que respecta a resistencia e construción, o disposto nos puntos 3 e 7.»

(6) Vexáanse as recomendacións publicadas pola Comisión Electrotécnica Internacional e en particular a publicación 92 «Instalacións eléctricas do buque».

Regra 12: protección contra o ruído.

Tomaranse medidas que reduzan os efectos producidos polo ruído no persoal empregado nos espazos de máquinas ós niveis establecidos no Código sobre niveis sonoros a bordo dos buques da OMI (7).

Regra 13: aparello de goberno.**Punto 1:**

«Todo buque contará cun aparello de goberno principal e un medio auxiliar de accionamento do temón que respondan ás normas dunha organización recoñecida. Os ditos aparellos de goberno principal e medio auxiliar de accionamento do temón estarán dispostos de modo que, dentro do razoable e posible, o fallo dun dos dous non inutilice o outro.»

Regra 16: fonte de enerxía eléctrica principal.**A alínea a) do punto 1:**

«Cando a enerxía eléctrica constitúa o único medio de mante-los servizos auxiliares esenciais para a propulsión e a seguridade do buque, proverase unha fonte de enerxía principal que, cando menos, comprenderá dous grupos electrógenos, un dos cales poderá ser accionado polo motor principal. Poderanse aceptar instalacións distintas que teñan unha capacidade eléctrica equivalente e respondan ás regras dunha organización recoñecida.»

CAPÍTULO V**Prevención, detección e extinción de incendios e equipamento contra incendios****Regra 1: xeneralidades.****A alínea c):**

«Método IIIF: instalación dun sistema automático de detección de incendios e de alarma en tódolos espazos nos que poidan declararse aqueles, xeralmente sen restricións en canto ó tipo de anteparos de compartimentado interior, pero coa condición de que a superficie de calquera espazo de aloxamento limitados por divisións das clases "A" ou "B" non exceda en ningún caso de 50 m². Non obstante, a Administración marítima poderá aumentar esta superficie se se destina a espazos públicos, ata un máximo de 75 m².»

Regra 2: definicións.**Punto 1:**

«"Material incombustible" é o que non arde nin desprende vapores inflamables en cantidade suficiente para experimentala ignición cando se quente a 750 °C aproximadamente, característica esta que será demostrada de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da Organización Marítima Internacional (8). Calquera outro material será considerado material combustible.»

O punto 2, «Ensaio estándar de exposición ó lume», redactarase como segue:

«"Ensaio estándar de exposición ó lume" é aquel no que as mostras dos anteparos e cubertas obxecto do ensaio se someten nun forno de probas a temperaturas que corresponden aproximadamente ás da curva estándar de temperatura. Os métodos de ensaio serán acordes co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da Organización Marítima Internacional.»

(7) Código sobre niveis sonoros a bordo dos buques aprobado pola Organización Marítima Internacional mediante a Resolución A.468 (XII) adoptada o 19 de novembro de 1981.

(8) O Código internacional para a aplicación de procedementos de ensaio de exposición ó lume, tal e como foi adoptado polo Comité de Seguridade Marítima da OMI mediante a Resolución MSC 61 (69).

Punto 3 (último parágrafo):

«A Administración marítima esixirá que se realice un ensaio cun anteparo ou unha cuberta prototipos para asegurarse de que estes satisfán as prescricións mencionadas en canto á integridade e elevación de temperatura, de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Punto 4 (último parágrafo):

«A Administración marítima esixirá que se realice un ensaio cunha división prototipo para asegurarse de que esta satisfai as prescricións mencionadas en canto á integridade e elevación de temperatura, de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Punto 6 (último parágrafo):

«A Administración marítima esixirá que se realice un ensaio cunha división prototipo para asegurarse de que esta satisfai a prescrición mencionada en canto á integridade e elevación de temperatura, de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Punto 9:

«A expresión "débil propagación da chama" indica que a superficie considerada impide en medida suficiente que as chamas se propaguen, característica esta que será demostrada de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Regra 4: anteparos situados dentro dos espazos de aloxamento e de servizo.

Punto 4:

«Método IIIF: a construción dos anteparos que, de acordo con esta ou con outras regras desta parte, non haxan de ser necesariamente divisións de clase "A" ou "B" non estará suxeita a ningunha restricción. A superficie de calquera espazo de aloxamento limitado por unha división continua de clase "A" ou "B" non excederá en ningún caso de 50 m², salvo en casos concretos nos que se esixan anteparos de clase "C" de acordo co indicado na táboa 1 da regra 7. Non obstante, a Administración marítima poderá aumentar esta superficie se se destina a espazos públicos, ata un máximo de 75 m².»

Regra 7: integridade ó lume dos anteparos e cubertas. Última nota ás táboas:

(*) Cando nas táboas aparece un asterisco, iso significa que a división deberá ser de aceiro ou dun material equivalente, pero non necesariamente da clase "A".

Cando unha cuberta estea perforada para dar paso a cables eléctricos, tubos e conductos de ventilación, a abertura selarase para impedi-lo paso das chamas e o fume.

Regra 8: detalles que procede observar na construción.

Punto 3, métodos IF, IIF e IIIF:

a) Agás nos espazos de carga e nos compartimentos refrixerados dos espazos de servizo, os materiais de illamento serán incombustibles. Os acabados anticorrosión e os adhesivos utilizados co material illante dos sistemas crióxenos e dos accesorios para tubos dos ditos sistemas non necesitan ser incombustibles, pero se aplicarán na menor cantidade posible e as súas superficies des-

«cubertas ofrecerán características de débil propagación da chama, aspecto este que será demostrado de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI. Nos espazos en que poidan penetrar produtos do petróleo, a superficie illante será impenetrable a este e ós seus vapores.»

Regra 9: sistemas de ventilación.

Alínea a) do punto 1:

«Os conductos de ventilación serán de material incombustible. Non obstante, os tramos de conductos curtos que, en xeral, non excedan de 2 metros de lonxitude nin de 0,02 m² de sección transversal poderán non ser incombustibles, se se cumpren as seguintes condicións:

i) que os conductos sexan dun material que teña características de débil propagación da chama, aspecto este que será demostrado de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Regra 11: cuestións diversas.

Punto 2:

«As pinturas, os vernices e outros produtos de acabado utilizados en superficies interiores descubertas serán dunha calidade tal que non poidan producir cantidades excesivas de fume ou de gases ou de vapores tóxicos, de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Regra 12: almacenamento de recipientes de gas e outros materiais perigosos.

Punto 4:

«Non se permitirán cables nin accesorios eléctricos no interior dos compartimentos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables ou gases licuados, salvo na medida necesaria para o servizo dentro de tales compartimentos. Cando se instalen, estes accesorios eléctricos deberán ser dun tipo de seguridade certificada e cumpri-lo prescrito nas disposicións pertinentes da norma internacional CEI, publicación 79, "material eléctrico para atmosferas de gas explosivas". Farase que toda fonte de calor estea afastada destes espazos e colocaranse ben á vista letreiros de "Prohíbese fumar" e "Prohibidas as luces sen protección de seguridade".»

Regra 13: medios de evacuación.

Punto 1:

«Haberá escaleiras e escaleiras de acceso ós espazos de aloxamento e a aqueles en que normalmente traballe a tripulación, e saída desde tales espazos, exceptuados os de máquinas, e que estean dispostas de xeito que constitúan medios rápidos de evacuación cara á cuberta exposta e desde esta cara ás embarcacións de supervivencia. Observaranse especialmente as seguintes disposicións:

e) a continuidade dos medios de evacuación responderá a criterios que satisfagan á Administración marítima. As escaleiras e os corredores que se utilicen como medios de evacuación deberán presentar unha largura libre non inferior a 700 mm e iren provistos de pasamáns en, alomenos, un dos lados. Os vans das portas que dean acceso a unha escaleira deberán presentar unha largura libre non inferior a 700 mm.»

Punto 2:

«Cada espazo de categoría A para máquinas terá dous medios de evacuación, que consistirán en:

a) dous xogos de escadas de aceiro, tan separadas entre si como sexa posible, que conduzan a portas situadas na parte superior do espazo de que se trate e igualmente separadas entre si, e desde as que haxa acceso á cuberta exposta. En xeral, unha destas escadas dará protección continua contra o lume desde a parte inferior do espazo ata un lugar seguro situado fóra deste. Non obstante, a Administración marítima poderá non esixir esa protección se, pola disposición ou polas dimensións especiais do espazo de máquinas, se prové unha vía segura de evacuación desde a parte inferior deste. A estrutura que dea tal protección será de aceiro, estará illada conforme a norma "A-60" e irá provista, no extremo inferior, dunha porta de aceiro de peche automático, así mesmo, conforme a dita norma.»

Regra 14: sistemas automáticos de pulverizadores, alarma e detección de incendios (Método IIF).

Punto 11:

«Para cada sección do sistema disporase de cabezais pulverizadores de respecto, con inclusión de tódolos tipos que se encontren instalados no buque, a razón das cantidades que a continuación se indican: menos de 100 cabezais instalados: 3 cabezais de respecto; menos de 300 cabezais instalados: 6 cabezais de respecto; de 300 a 1.000 cabezais instalados: 12 cabezais de respecto.»

Regra 15: sistemas automáticos de alarma e detección de incendios (Método IIIF).

Punto 4:

«O sistema entrará en acción ante unha anormal temperatura do aire, unha concentración anormal de fumes ou outros factores que denuncien un conato de incendio en calquera dos espazos protexidos. Os sistemas sensibles a variacións na temperatura do aire non empezarán a actuar a menos de 54 °C e empezarán a actuar a non máis de 78 °C cando os incrementos de temperatura ata eses niveis non excedan de 1 °C por minuto. En espazos de secado e análogos con temperatura ambiente normalmente alta, a Administración marítima poderá autorizar que a temperatura permisible de funcionamento aumente en 30 °C por enriba da máxima prevista para a parte superior deses locais. Os sistemas que funcionen por variación na concentración de fumes entrarán en funcionamento cando a intensidade dun feixe de luz transmitido diminúa. Os detectores de fume estarán homologados de modo que entren en acción antes de que a densidade do fume exceda do 12,5 por 100 de escurecemento por metro, pero non ata que excedese do 2 por cento.

A Administración marítima poderá aceptar como bos outros métodos de funcionamento igualmente eficaces. O sistema de detección non se utilizará máis que para detectar incendios.»

Regra 17: bombas contraincendios.

Punto 2:

«Para o caso en que un incendio producido nun compartimento calquera puidese inutilizar tódalas bombas contraincendios, existirá ademais a bordo outro medio de subministrar auga para combaterlo incendio. Nos buques de eslora igual ou superior a 75 m, estoutro medio será unha bomba fixa de emerxencia accionada independentemente e capaz de subministrar dous chorros de auga cunha presión mínima de 0,25 N/mm².»

Regra 20: extintores de incendios.**Punto 2:**

«1. Por cada tipo de extintor de incendios instalado que sexa recargable a bordo, deberá proveerse un 100 por cento de cargas de respecto para as 10 primeiras unidades e un 50 por cento para as unidades restantes, aínda que sen superar un total de 60.

2. Cando se trate de extintores de incendios non recargables a bordo, en lugar das cargas de respecto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por cento de extintores adicionais do mesmo tipo e capacidade.

3. As instrucións para a recarga deberán encontrarse a bordo. A recarga só poderá facerse con recambios homologados para os extintores de incendios de que se trate.»

Punto 4:

«Os extintores de incendios serán examinados anualmente por unha persoa competente, autorizada pola Administración marítima. Cada extintor marcarase cun rótulo no que se indique que foi examinado. Tódolos recipientes dos extintores de incendios presurizados permanentemente e as bombonas de propelente dos extintores non presurizados deberán ser sometidos a unha proba de presión hidráulica cada 10 anos.»

Regra 21: extintores portátiles nos postos de control e nos espazos de aloxamento e de servizo.**Punto 2:**

«1. Cando se trate de extintores recargables a bordo, deberá proveerse un 100 por cento de cargas de respecto para as 10 primeiras unidades e un 50 por cento para as unidades restantes, aínda que sen superar un total de 60.

2. Cando se trate de extintores de incendios non recargables a bordo, en lugar das cargas de respecto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por cento de extintores adicionais do mesmo tipo e capacidade.

3. As instrucións para a recarga deberán encontrarse a bordo. A recarga só poderá facerse con recambios homologados para os extintores de incendios de que se trate.»

Regra 24: equipamentos de bombeiro.**Punto 1:**

«Levaranse a bordo, polo menos, dous equipamentos de bombeiro. Os ditos equipamentos serán acordados co disposto nos puntos 2.1, 2.1.1 e 2.1.2 do capítulo III do Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI. Deberán proveerse dúas cargas de respecto para cada respirador esixido.»

Regra 25: plano de loita contra incendios.

«Haberá exposto de modo permanente un plano de loita contra incendios, o contido do cal deberá ser conforme co disposto nas resolucións da OMI A.654(16), "Signos gráficos para os planos de loita contra incendios", e A.756(18), "Directrices sobre a información que se ha de facilitar nos planos e folletos de loita contra incendios".»

Regra 28: protección estrutural contra incendios.**Alínea a) do punto 2:**

«Nos buques cun casco que sexa de materiais incombustibles, as cubertas e os anteparos de sepa-

ración entre os espazos de categoría A para máquinas e os espazos de aloxamento, os de servizo ou os postos de control, serán de clase "A-60" cando o espazo de categoría A para máquinas non estea provisto dun sistema fixo de extinción de incendios, e de clase "A-30" cando estea equipado con tal sistema. As cubertas e os anteparos de separación entre outros espazos de máquinas e os espazos de aloxamento, os de servizo e os postos de control, serán de clase "A-0".

As cubertas e os anteparos de separación entre os postos de control e os espazos de aloxamento e de servizo serán de clase "A", de acordo coas táboas 1 e 2 da regra 7 deste capítulo, aínda que a Administración marítima poderá permitir que, para efectos de separación entre espazos, tales como o camarote do patrón e a caseta de goberno, se instalen divisións da clase "B-15", cando tales espazos se consideren parte integrante da caseta de goberno.»

Regra 31: cuestións diversas.**Punto 1:**

«As superficies descubertas que haxa en espazos de aloxamento e de servizo, postos de control, corredores e trancos de escaleira, e as superficies ocultas detrás de anteparos, ceos rasos, empanetados e revestimentos dos espazos de aloxamento, os de servizo e os postos de control, terán características de débil propagación da chama, determinada de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Punto 3:

«As pinturas, os vernices e outros produtos de acabado utilizados en superficies interiores descubertas serán dunha calidade tal que non poidan producir cantidades excesivas de fume ou de gases ou de vapores tóxicos, de conformidade co Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.»

Regra 32: almacenamento de recipientes de gas e outros materiais perigosos.**Punto 4:**

«Non se permitirán cables nin accesorios eléctricos no interior dos compartimentos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables ou gases licuados, agás na medida necesaria para o servizo dentro de tales compartimentos. Cando se instalen, estes accesorios eléctricos deberán ser dun tipo de seguridade certificada e cumprílo prescrito nas disposicións pertinentes da norma internacional CEI, publicación 79, "Material eléctrico para atmosferas de gas explosivas". Farase que toda fonte de calor estea afastada destes espazos e colocaranse ben á vista letreiros de "Prohíbese fumar" e "Prohibidas as luces núas".»

Regra 38: extintores de incendios.**Punto 2:**

«1. Salvo nos casos a que se refire o punto 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sexa recargable a bordo, deberá proveerse un 100 por cento de cargas de respecto para as 10 primeiras unidades e un 50 por cento para as unidades restantes, aínda que sen superar un total de 60.

2. Cando se trate de buques de eslora inferior a 45 m e de extintores de incendios non recargables a bordo, en lugar das cargas de respecto deberá

proverse, como mínimo, un 50 por cento de extintores adicionais do mesmo tipo e capacidade.

3. As instrucións para a recarga deberán encontrarse a bordo. A recarga só poderá facerse con recambios homologados para os extintores de incendios de que se trate.»

Punto 4:

«Os extintores de incendios serán examinados anualmente por unha persoa competente, autorizada pola Administración marítima. Cada extintor marcarase cun rótulo no que se indique que foi examinado. Tódolos recipientes dos extintores de incendios presurizados permanentemente e as bombonas de propelente dos extintores non presurizados deberán ser sometidos a unha proba de presión hidráulica cada 10 anos.»

Regra 39: extintores portátiles nos postos de control e nos espazos de aloxamento e de servizo.

Punto 2:

«1. Salvo nos casos a que se refire o punto 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sexa recargable a bordo, deberá proveerse, como mínimo, un 100 por cento de cargas de respecto para as 10 primeiras unidades e un 50 por cento para as unidades restantes, aínda que sen superar un total de 60.

2. Cando se trate de buques de eslora inferior a 45 m e de extintores de incendios non recargables a bordo, en lugar das cargas de respecto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por cento de extintores adicionais do mesmo tipo e capacidade.

3. As instrucións para a recarga deberán encontrarse a bordo. A recarga só poderá facerse con recambios homologados para os extintores de que se trate.»

Regra 41: equipamentos de bombeiro.

Nos buques de eslora igual ou superior a 45 m levaranse a bordo, polo menos, dous equipamentos de bombeiro, en lugares facilmente accesibles e moi distantes entre si, non expostos a quedaren illados por un incendio. Os ditos equipamentos serán acordes co disposto nos puntos 2.1, 2.1.1 e 2.1.2 do capítulo III do Código de procedementos de ensaio de exposición ó lume da OMI.

Deberán proveerse, como mínimo, dúas cargas de respecto para cada respirador esixido.

Regra 42: plano de loita contra incendios.

Haberá exposto de modo permanente un plano de loita contra incendios.

O contido deberá ser conforme co disposto nas resolucións da OMI A.654(16), "Signos gráficos para os planos de loita contra incendios", e A.756(18), "Directrices sobre a información que se ha de facilitar nos planos e folletos de loita contra incendios".

Nos buques de eslora inferior a 45 m, a Administración marítima poderá non esixilo cumprimento desta prescrición.

CAPÍTULO VI

Protección da tripulación

Regra 3: amuradas, varandas e outros dispositivos protectores.

Punto 2:

«A distancia vertical mínima que medie entre a máxima flotación de servizo e o punto máis baixo do galón das amuradas, ou o bordo da cuberta de traballo, se hai varandas instaladas, será tal que asegure a protección adecuada da tripulación contra a auga embarcada en cuberta, tendo en conta

os estados do mar e as condicións meteorolóxicas en que o buque poida ter que faenar, as zonas de operacións, o tipo de buque e o seu método de pesca. O francobordo medido no centro do buque desde o bordo da cuberta de traballo desde a que se realiza a pesca non poderá ser inferior a 300 mm ou ó francobordo correspondente ó calado máximo de servizo admisible, se este fose maior. Nos buques dotados de cubertas de traballo protexidas, dispostas de tal xeito que a auga non poida entrar nos espazos de traballo, non se requirirá outro francobordo mínimo que o correspondente ó calado máximo de servizo admisible.»

Regra 4: escaleiras e escadas.

Para a seguridade da tripulación, proveranse escaleiras e escadas de tamaño e resistencia adecuados, con barandas e chanzos antiesvaradíos, construídas de conformidade coas normas ISO correspondentes.

Regra 5: radiobaliza persoal.

Os tripulantes dos buques pesqueiros nos que a actividade se realice sobre cuberta deberán levar consigo unha radiobaliza persoal, aprobada pola Administración marítima española, que permita a súa localización no suposto de caída ó mar durante as operacións de pesca. Ademais, na ponte de goberno disporese dun receptor detector do sinal de 121,5 MHz, emitido por estas radiobalizas.

CAPÍTULO VII

Dispositivos e normas de salvamento

Regra 3: avaliación, ensaio e aprobación de dispositivos e normas de salvamento.

Punto 2:

«Antes de da-la súa aprobación ós dispositivos e normas de salvamento, a Administración marítima deberá asegurarse de que se someten a ensaio para confirmar que cumpren os requisitos do presente capítulo, de acordo co disposto no Real decreto 809/1999, do 14 de maio, sobre equipamentos mariños, entre os que se inclúen as recomendacións da OMI relativas ó ensaio de dispositivos de salvamento.»

Punto 6:

«Os dispositivos de salvamento prescritos no presente capítulo para os que non se enuncien especificacións detalladas na parte C responderán a criterios que satisfagan a Administración marítima, tendo en contas as especificacións adecuadas establecidas para os ditos dispositivos no capítulo III do Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (SOLAS) de 1974, na súa versión modificada, e no Código internacional de dispositivos de salvamento da OMI.»

Regra 6: dispoñibilidade e estiba das embarcacións de supervivencia e dos botes de rescate.

Alínea a) do punto 4:

«Cada embarcación de supervivencia irá estibada: de modo que nin esta nin os medios provistos para a súa estiba entorpezan as manobras de ningunha embarcación de supervivencia ou bote de rescate nos outros postos de arriado, tan preto da superficie da auga como sexa prudente e posible e, cando se trate de embarcacións de salvamento distintas das balsas que deban lanzarse pola borda, nunha posición tal que a embarcación na súa posición de embarco quede a non menos de 2 m por enriba da flotación correspondente á carga máxima do buque en condicións adversas de asento de ata

10° e cunha escora de ata 20°, a unha ou outra banda, ou dos graos necesarios para que o bordo da cuberta de intemperie se somerxa, se este segundo valor é menor, nun estado de dispoñibilidade continua, de xeito que os tripulantes poidan termina-los preparativos para o embarco e posta a flote en menos de 5 minutos, totalmente equipada, segundo o prescrito no presente capítulo.»

Regra 8: chalecos salvavidas.

Punto 3:

«Os tripulantes dos buques pesqueiros dos cales a actividade se realice sobre cuberta deberán levar posto un chaleco ou dispositivo salvavidas de inflada automática que, sen entorpece-los seus movementos, sexa apto para mantelos a flote en caso de caída á auga.

Estes chalecos ou dispositivos salvavidas serán de inflada automática e aprobados de acordo coa norma EN 396, e poderán ser distintos ós esixidos na normativa vixente sobre dispositivos de salvamento esixidos por seguridade en casos de abandono do buque, sempre que reúnan as condicións de efectividade necesarias para o fin proposto.»

Regra 23: botes de rescate.

Alínea b) do punto 1:

Os botes de rescate poderán ser ríxidos ou inflables, ou ámbalas dúas cousas á vez, e deberán:

i) Ter unha eslora non inferior a 3,8 m nin superior a 8,5 m, excepto nos buques de eslora inferior a 45 m nos que, debido ó tamaño do buque ou a outras razóns polas que se considere inxustificada ou impracticable a instalación de tales botes, a Administración marítima poderá aceptar un bote de rescate de eslora menor, aínda que non inferior a 3,3 m.

ii) Poder transportar, como mínimo, cinco persoas sentadas e unha persoa tendida ou ben, cando se trate de buques de eslora inferior a 45 m cun bote de rescate de menos de 3,8 m, poder transportar, como mínimo, catro persoas sentadas e unha persoa tendida.

Alínea c) do punto 1:

«A Administración marítima establecerá o total de persoas ó que se poderá dar cabida nun bote mediante un ensaio para determina-lo número de asentos. A capacidade mínima de transporte deberá ser acorde co disposto no inciso ii) da alínea b) do punto 1 da regra 23. Os asentos poderán encontrarse no chan, exceptuando o do temoneiro. Ningunha parte das posicións sentadas poderá repousar na regala, o espello ou os dispositivos de flotabilidade situados ós lados do bote.»

25288 *REAL DECRETO 1423/2002, do 27 de decembro, polo que se modifica o Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables ós buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois.* («BOE» 311, do 28-12-2002.)

Mediante o Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, incorporouse ó ordenamento xurídico español a Directiva 98/18/CE do Consello, sobre regras e normas de seguridade aplicables ós buques de pasaxe.

A Directiva 2002/25/CE, do 5 de marzo de 2002, da Comisión, pola que se modifica a Directiva 98/18/CE do Consello, substitúe o anexo I da Directiva 98/18/CE polo texto do anexo que acompaña a propia directiva 2002/25/CE.

Este real decreto ten como finalidade incorporar ó ordenamento xurídico nacional a Directiva 2002/25/CE, facendo por tanto necesaria a modificación do antes citado Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 27 de decembro de 2002,

DISPÓN O:

Artigo único.

O anexo I do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables ós buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois, substitúese polo anexo deste real decreto.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó disposto neste real decreto.

Disposición derradeira única.

Este real decreto entrará en vigor o 1 de xaneiro de 2003, agás aquelas prescricións do anexo que establezan outras datas; neste caso haberá que atermos a estas últimas.

Dado en Madrid o 27 de decembro de 2002.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA E ALIMENTACIÓN

25291 *REAL DECRETO 1322/2002, do 13 de decembro, sobre requisitos agroambientais en relación coas axudas directas no marco da política agraria común.* («BOE» 311, do 28-12-2002.)

O Regulamento (CE) n.º 1259/1999, do Consello, do 17 de maio de 1999, polo que se establecen as disposicións comúns aplicables ós réximes de axuda directa no marco da política agraria común, dispón no seu artigo 3 a obriga dos estados membros de adoptaren as medidas agroambientais que consideren apropiadas, tendo en conta a situación das terras ou das producións e os potenciais efectos das actividades que se desenvolvan sobre o ambiente, e faculta os estados membros para reduciren, e mesmo suprimiren, os beneficios procedentes dos réximes de axuda cando non se cumpran as mencionadas normas, e para aplicaren os importes procedentes da redución dos pagamentos a determinadas axudas adicionais no marco da axuda ó desenvolvemento rural.

Para a aplicación do dito regulamento débese ter en conta, por unha banda, o previsto no seu artigo 5.1, no sentido de que se debe garantir un tratamento equitativo a tódolos agricultores e gandeiros e evitar distorsións do mercado ou da competencia e, por outra parte, a diversidade das distintas rexións agrarias que