

MINISTERIO DE COMERCIO

ORDEN de 14 de julio de 1964 por la que se fijan las condiciones a que ha de ajustarse la utilización de embarcaciones tipo «Hidroalas» (Hydrofoils).

Ilustrísimos señores:

La progresiva utilización en diferentes países marítimos de embarcaciones del tipo «Hidroalas» (Hydrofoils) y los proyectos que varias empresas nacionales tienen en estudio para la implantación en España de líneas de pasajeros utilizando esta clase de embarcaciones aconsejan dictar unas normas que, aun dentro del carácter provisional que forzosamente ha de tener cuanto se legisle sobre una materia en la que se carece de experiencia suficiente, fijen las condiciones a que han de ajustarse tales servicios para garantía de la seguridad de las personas que hayan de utilizarlas.

En virtud de lo expuesto, después de estudiadas las distintas regulaciones dictadas por los Organismos competentes de los países que cuentan con líneas servidas con embarcaciones de dicho tipo, y oído el Consejo de Seguridad de la Vida Humana en el Mar,

Este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Definición.—Se entiende por «Hidroalas», a los efectos de la presente disposición, las embarcaciones que pueden navegar deslizándose sobre el agua por medio de patines.

Art. 2.º Autorización para navegar.—Queda autorizada navegación entre puertos nacionales de embarcaciones «Hidroalas» en tráfico comercial de transporte de pasajeros, siempre que cumplan los preceptos que se fijan por la presente disposición.

Art. 3.º Limitaciones según características técnicas.—3.1. En ningún caso se autorizará alejarse a más de 15 millas de distancia de un lugar de la costa abrigado que pueda ser utilizado como refugio o toda «Hidroala», cuyo equipo propulsor no le permita navegar, como embarcación convencional, a una velocidad no inferior a seis nudos.

3.2. Las embarcaciones de este tipo, con cubierta parcial, estarán en todo caso sujetas a la misma limitación de distancia señalada en 3.1.

3.3. Embarcaciones «Hidroala» con cubierta corrida.

3.3.1. Las de eslora menor de 16 metros, cualquiera que sea su velocidad, no serán autorizadas para alejarse más de 15 millas de un lugar de abrigo.

3.3.2. En las de 16 metros o más de eslora, se autorizará para navegar limitando la distancia máxima a que puedan alejarse de un lugar de refugio, en función de la velocidad que sean capaces de desarrollar navegando sobre los patines de la siguiente manera:

Velocidad sobre patines menor o igual a 30 nudos: Distancia máxima lugar refugio, 20 millas.

Velocidad sobre patines entre 30 y 40 nudos: Distancia máxima lugar refugio, 40 millas.

Velocidad sobre patines superior a 40 nudos: Distancia máxima lugar refugio, 60 millas.

Art. 4.º Limitaciones según las condiciones meteorológicas.—

4.1. Las embarcaciones «Hidroala» no serán autorizadas para hacerse a la mar cuando la altura de las olas fuera de puerto sea superior a 1,5 metros, correspondiente a un viento de fuerza cuatro, escala Beaufort, así como cuando la visibilidad sea inferior a cinco millas.

4.2. Si navegando sobre los patines llegasen las olas a adquirir una altura de 1,5 metros, o la visibilidad disminuyese a menos de cinco millas, los Capitanes o Patrones deberán pasar a navegar como embarcaciones convencionales.

4.3. Queda prohibida la navegación sobre los patines desde una hora después del ocaso hasta una antes del orto del sol. Durante las horas nocturnas, estas embarcaciones podrán navegar de forma convencional sin pasaje a bordo.

Art. 5.º Equipo de navegación.—El material náutico y radioeléctrico de que deberán ir provistas como mínimo estas embarcaciones será el siguiente:

- 5.1. Luces y marcas de navegación reglamentarias.
- 5.2. Compás de gobierno con un mortero de respeto.
- 5.3. Reloj de bitácora.
- 5.4. Corredera mecánica.
- 5.5. Escandallo de mano, de cinco kilos, con sondaleza de 50 metros.

5.6. Prismáticos nocturnos.

5.7. Cartas náuticas de las aguas por donde navegue.

5.8. Campana y bocina de niebla.

5.9. Megáfono.

5.10. Estación radiotelefónica de 15 vatios de potencia en antena de onda portadora no modulada.

Art. 6.º Aparato motor.—Las embarcaciones «Hidroala» habrán de contar, como mínimo, con los elementos propulsores siguientes:

6.1. Propulsión Diesel.—Dos motores con sus respectivos ejes y hélices.

6.2. Propulsión por turbina de gas.—Una turbina de gas con su hélice. Un motor Diesel auxiliar acoplado a hélice independiente.

Art. 7.º Acondicionamiento de pasajeros.—7.1. Todo pasajero deberá disponer de un asiento de ancho no inferior a 50 centímetros, provisto de cinturón de seguridad.

7.2. Los pasajeros normalmente, habrán de mantenerse sentados durante la navegación.

7.3. Los buques que tengan previstas plazas hasta 75 pasajeros habrán de contar con un local de aseo (con lavabo y retrete), y un urinario en compartimientos diferentes. Si transportan más de 75 pasajeros, los locales de aseo serán, como mínimo, dos.

Art. 8.º Equipo de seguridad.—El equipo de salvamento de que habrán de ir provistas estas embarcaciones contará, como mínimo, con los elementos siguientes:

8.1. Balsas de salvamento: Las suficientes para que tengan acomodo todas las personas presentes a bordo. En los casos en que la embarcación sea insumergible y en sus navegaciones no se aleje más de 15 millas de un lugar de refugio, se podrá autorizar la reducción de la capacidad de las balsas de salvamento en un 25 por 100.

8.2. Aros salvavidas: Como mínimo, cuatro; dos provistos de rabiza de 27,5 metros y dos con luces de encendido automático.

8.3. Chalecos salvavidas: Como mínimo, en número igual al de las personas presentes a bordo, más un 10 por 100 para niños. Deberán ir estibados debajo de los asientos o en un lugar muy próximo para su rápida utilización.

8.4. Señales de socorro: Doce sonoras (detonantes), 12 visuales, con paracaídas y un proyector eléctrico de señales de día y cuatro fumígenas flotantes.

8.5. Botiquines: Dos, del número cinco (de iguales características que los de los botes salvavidas).

8.6. Aparatos lanzacabos: Uno con alcance de 190 metros.

8.7. Otros elementos: Un ancla flotante, un recipiente con 4,5 litros de aceite, dos escalas de gato, un espejo para señales diurnas, un hacha de bombero, cuatro lámparas eléctricas, cerrillas contra el viento.

8.8. Bombas contra incendios: Dos bombas contra incendios, una de ellas situada fuera de la cámara de máquinas y con manantial de energía fuera de dicha cámara.

8.9. Mangueras: Dos con sus correspondientes repartidores, que permitan alcanzar ambas cualquier lugar de la embarcación.

8.10. Extintores. Cinco extintores de incendios, portátiles, para los espacios de pasajeros y tripulación. Un extintor de 45 litros de espuma, o su equivalente, en la cámara de motores o en sus inmediaciones, y uno portátil por cada 1.000 C. V., o fracción, en número no menor de dos ni mayor de seis.

8.11. Baldes: Cuatro, con rabiza.

Art. 9.º Medidas de seguridad.—9.1. No se emplearán combustibles cuyo punto de inflamación sea menor de 65 grados C.

9.2. No se almacenará el combustible en los compartimientos de proa y popa de la embarcación.

9.3. En la cámara de máquinas no se instalarán baterías de acumuladores ni equipos capaces de producir chispas.

9.4. Deberán poderse achicar todos los compartimientos, aunque la embarcación tenga una pequeña escora.

Art. 10. Construcción.—10.1. Subdivisión estancia.—Las embarcaciones «Hidroala» que conduzcan más de 150 pasajeros cumplirán con lo establecido en el Reglamento de aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar para los buques mercantes nacionales, en lo que afecta a su compartimentado estanco.

10.2. Las que conduzcan 150 o menos pasajeros deberán llevar, formando parte integrante del casco, material ligero que dé flotabilidad a la embarcación, haciéndolas insumergibles, tanto en caso de inundación parcial como total.

El material ligero anteriormente indicado deberá ser resistente a la corrosión y no ser afectado por los hidrocarburos.

10.3. Estabilidad.—La estabilidad transversal de estas embarcaciones en estado intacto, estando a flote como buque convencional, así como la transversal y longitudinal, durante el proceso de pasar de la navegación sobre el casco a deslizarse sobre el agua, habrán de ser satisfactorias.

10.3.1. La estructura y distribución de pesos han de ser tales que los índices de estabilidad estática y dinámica sean superiores a los de las embarcaciones convencionales.

10.3.2. La estabilidad transversal con avería habrá de ser positiva y satisfactoria en todas las condiciones de inundación previsible, incluso si fuera necesario trasladar al pasaje desde los compartimientos inundados hasta la cubierta superior.

10.4. Franco bordo.—El franco bordo no será menor que el determinado por la siguiente fórmula:

$$f = \frac{B}{2} \tan 14^\circ$$

siendo: f = franco bordo

siendo: B = manga fuera de forros del casco.

10.5. Cámara de máquinas.

10.5.1. Los mamparos de máquinas y la cubierta serán resistentes al fuego.

10.5.2. Los motores llevarán los dispositivos normales de seguridad. Los tubos de escape irán debidamente protegidos con aislamientos o refrigerados por agua, si la temperatura excede de 200°.

10.5.3. Los sistemas de alimentación llevarán válvulas magnéticas de cierre con mando centralizado en el puente.

10.6. Instalación eléctrica.

10.6.1. Los cables eléctricos irán recubiertos con aislamiento adecuado.

10.6.2. Habrán de contar con un grupo o batería de emergencia que alimente las luces de navegación y el alumbrado suplementario.

Art. 11. Reconocimientos.—11.1. Estas embarcaciones, al entrar en servicio, sufrirán una detenida visita de inspección para reconocer la estructura, los materiales y la resistencia del casco, así como las condiciones de navegabilidad.

11.2. Posteriormente serán sometidas a una visita de inspección anual en seco, así como cada vez que después de sufrir grandes obras o de un periodo de inactividad de tres o más meses se dispongan a entrar nuevamente en servicio.

11.3. Mientras se mantengan en actividad serán reconocidas mensualmente por buceadores para limpiar y reconocer los patines, la carena y los propulsores si éstos no fueran retráctiles.

11.4. Además de las previstas anteriormente, se llevará a cabo una visita, en seco, cada vez que la velocidad en servicio de la embarcación se reduzca en un 15 por 100 por la suciedad de los fondos.

Art. 12. Certificados.—Los buques de este tipo habrán de ir provistos de los certificados del Convenio, acompañados de uno de excepción que ampare las concesiones que la Administración le otorga por esta disposición.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 14 de julio de 1964.

ULLASTRES

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante y Director general de Navegación.

ORDEN de 14 de julio de 1964 por la que se establecen las condiciones que precisan los Oficiales de la Marina Mercante para desempeñar plazas en los buques de pesca.

Ilustrísimo señor:

El mando de los buques pesqueros de tonelaje superior a 500 toneladas ha sido ejercido hasta ahora por Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, ya que los antiguos Patrones de pesca tenían limitada la facultad de mando de buques en el referido tonelaje.

El Decreto 629/1963, de 14 de marzo («Boletín Oficial del Estado» número 83), por el que se reorganizaron los títulos profesionales de las Marinas Mercantes y de Pesca, creó el de Ca-

pitán de pesca, al que corresponde el mando de buques pesqueros sin limitación de tonelaje.

El citado Decreto reconoció la facultad de mando de buques pesqueros a los Oficiales de la Marina Mercante cuyo título de Piloto hubiera sido obtenido con anterioridad a la fecha de su entrada en vigor y facultó en su artículo octavo a este Ministerio para fijar los requisitos que en lo sucesivo había de exigirse para que los titulados de la Marina Mercante pudieran asimismo ejercer su profesión en los citados buques.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, ha resuelto:

Artículo 1.º Los Oficiales de la Marina Mercante que hayan obtenido su título de Piloto con anterioridad al 26 de abril de 1963, de acuerdo con lo previsto en el artículo sexto del Decreto 629/1963, están facultados para mandar buques pesqueros sin limitación de tonelaje si poseen el título de Capitán, y hasta 700 toneladas de R. B. si poseen el de Piloto.

Art. 2.º Los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante que hayan obtenido su título de Piloto de segunda clase con posterioridad al 26 de abril de 1963, para poder ejercer el mando de buques pesqueros deberán previamente obtener el título de Capitán de pesca.

Art. 3.º Todos los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante están facultados para enrolarse en plaza de mando subalterno en buques pesqueros.

Art. 4.º Para obtener el título de Capitán de pesca deberán superar un examen y acreditar los días de navegación que a continuación se mencionan en buques pesqueros mayores de 150 toneladas R. B. C., efectuados con posterioridad a la obtención de su título de Piloto de la Marina Mercante de segunda clase:

Capitanes de la Marina Mercante, ciento cincuenta días.
Pilotos de la Marina Mercante, trescientos días.

El cómputo de estos días de navegación se efectuará en la forma establecida en el artículo segundo de la Orden ministerial de Comercio de fecha 6 de abril de 1963 («Boletín Oficial del Estado» número 90).

Art. 5.º El examen para la obtención del título de Capitán de pesca podrá realizarse indistintamente antes o después de cumplir los días de embarco en pesqueros establecidos en el artículo anterior, pero en el primer supuesto no podrá solicitarse el título hasta haberlos cumplido.

Art. 6.º Los Oficiales de la Marina Mercante que hayan obtenido su título de Piloto con anterioridad al 26 de abril de 1963, no obstante la facultad de mando de pesqueros que les reconoce el artículo primero de esta Orden ministerial, que deseen poseer el título de Capitán de pesca, deberán acreditar haber cumplido las condiciones de embarco establecidas en el artículo cuarto y superar un examen de reválida ajustado a los programas que se establecen en la presente Orden.

Art. 7.º Los Pilotos de la Marina Mercante que hayan obtenido su título con anterioridad al 26 de abril de 1963 pueden cumplir en buques pesqueros la totalidad de los días de navegación que se exigen para canje de su título por el de Piloto de la Marina Mercante de primera clase y para optar al de Capitán de la Marina Mercante.

Se aclara en este sentido lo dispuesto en el artículo segundo de la Orden de este Ministerio de 9 de mayo de 1963 («Boletín Oficial del Estado» número 123).

Art. 8.º Los Pilotos de la Marina Mercante de segunda clase que hayan obtenido su título con posterioridad a la citada fecha de 26 de abril de 1963 podrán presentarse al examen para Capitán de la Marina Mercante a partir de haber cumplido trescientos días de navegación en buques pesqueros, aun cuando no reúnan otras condiciones de embarco, pero no podrán solicitar el título de Piloto de la Marina Mercante de primera clase ni el de Capitán de la Marina Mercante hasta que hayan cumplido los días de navegación en buques mercantes que determina la Orden de este Ministerio de fecha 6 de abril de 1963 antes citada.

Art. 9.º Los exámenes que se mencionan en esta Orden ministerial se celebrarán en la Subsecretaría de la Marina Mercante en las mismas fechas y ante el mismo Tribunal que estableció la Orden ministerial de 9 de octubre de 1963 («Boletín Oficial del Estado» número 254) para la obtención del título de Capitán de pesca.

La documentación que deben presentar los candidatos será, asimismo, lo exigida en la citada Orden, con la excepción de sustituir la tarjeta de identidad profesional marítima del título de Patrón de pesca de altura por el documento equivalente de su título de Capitán o Piloto de la Marina Mercante.

Art. 10. Los programas a que se ajustarán los exámenes