

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

CORRECCION de errores de la Orden de 15 de junio de 1966 por la que se determinan para el mes de marzo de 1966 los índices de revisión de precios de las obras a que se refiere la norma primera de las dictadas por Orden de 7 de febrero de 1955 («Boletín Oficial del Estado» del 14) para desarrollo del Decreto de 13 de enero anterior, que suspendió la aplicación de la Ley de Revisión de Precios de 17 de julio de 1945.

Advertido error en el texto remitido para su publicación de la mencionada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 146, de fecha 20 de junio de 1966, página 7741, se rectifica en el sentido que en el final del segundo párrafo, donde dice: «... con aplicación para el mes de febrero de 1966.», debe decir: «... con aplicación para el mes de marzo de 1966.».

MINISTERIO DE COMERCIO

ORDEN de 16 de junio de 1966 por la que se dictan las normas a que han de ajustarse los separadores de agua y aceite en los buques mercantes españoles para su homologación.

Ilustrísimo señor:

La Conferencia internacional sobre contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos de 1962 estableció en su resolución 8 que los Gobiernos que acepten el Convenio Internacional para evitar la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos deberán fomentar el desarrollo de separadores eficaces y su instalación a bordo de los buques, estableciendo las especificaciones de los mismos.

Con fecha 6 de junio de 1963 se publicó la Orden ministerial por la que se obliga a instalar un separador de agua y aceite en todo buque mercante de 500 o más T R. B. para tratar el agua de sus sentinas y tanques de lastre.

Con objeto de poder homologar los citados separadores de agua y aceite a instalar a bordo de los buques mercantes y de acuerdo con la propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante se fijan a continuación las condiciones que deben reunir los aparatos citados que hayan de ser utilizados en la flota mercante nacional.

Todo separador de agua y aceite instalado en los buques mercantes de 500 o más toneladas de R. B. en virtud de la Orden ministerial de fecha 1 de junio de 1963 («Boletín Oficial del Estado» número 135, de fecha 6 de junio de 1963, página 9124) deberá cumplir con las siguientes condiciones fundamentales para conseguir su homologación:

a) Su proyecto, tipo de construcción y capacidad serán los adecuados a los fines de lograr la separación del aceite contenido en cualquier mezcla de hidrocarburos procedente de los tanques de combustible del buque y agua de lastre o bien la del aceite contenido en las aguas de las sentinas.

Todo separador se compondrá por consiguiente de una parte activa (pantallas deflectoras, cámaras laberínticas con o sin ranuras, filtros, etc.) que favorece la separación del aceite contenido en la mezcla de agua contaminada y una zona colectora en donde se acumula al aceite purificado.

b) Su resistencia estructural será la necesaria para soportar la presión interna requerida para su trabajo, debiendo co-

locarse una válvula de alivio, tarada a la presión de 1,40 kilogramos/centímetro cuadrado, para impedir que puedan producirse excesos de presión en el interior del aparato.

Todo separador sufrirá una prueba hidráulica a la presión de 2,80 kilogramos/centímetro cuadrado, y la valvulería de vapor y el serpentín de calefacción una prueba hidráulica a la presión de 28 kilogramos/centímetro cuadrado.

c) Para evitar la formación de emulsiones, lo que dificultaría la separación del aceite, el separador se alimentará mediante una bomba de émbolo de carrera reducida y cuyo caudal sea tal que la cantidad de agua contaminada que descarga dicha bomba no exceda de la capacidad en toneladas/hora para la cual ha sido proyectado el aparato.

La velocidad del agua contaminada en la descarga de la bomba no excederá de dos metros/segundo.

La capacidad del aparato debe poder ser mantenida ininterrumpidamente durante veinticuatro horas con el máximo rendimiento. La capacidad mínima de un separador será de 10 toneladas/hora, debiendo solicitarse autorización especial para construirlos de una capacidad superior a 200 toneladas/hora.

d) El rendimiento del separador prototipo será tal que después de hacer pasar una sola vez la mezcla standard a depurar a través de una bomba centrífuga que gire a 1.450 r. p. m. el contenido de hidrocarburos en el agua purificada que abandona el aparato—después de efectuado el tratamiento en el separador—no exceda de 50 miligramos por litro de mezcla.

La mezcla standard se compondrá de una mezcla de agua dulce y un combustible líquido de densidad no inferior a 0,95 (a la temperatura de 15,6° C) en la proporción de 5.000 miligramos de combustible por litro de mezcla.

e) El funcionamiento del separador será completamente automático, a base de testigos electrónicos que accionen una válvula electromagnética de control, la cual permitirá que un fluido a presión actúe sobre la cara superior de un diafragma de la válvula de descarga del aceite depurado al tanque de recuperación, cerándose automáticamente dicha válvula cuando el testigo electrónico esté bañado por el agua, encendiéndose una luz verde.

Por el contrario, cuando el testigo electrónico esté bañado por el aceite acumulado en el domo del aparato la válvula electromagnética comunicará la cara superior del diafragma de la válvula de descarga del aceite con la atmósfera, abriéndose automáticamente dicha válvula mediante la acción de un resorte, lo que permitirá el paso del aceite al tanque de recuperación.

Esta válvula electromagnética podrá también ser manejada a mano cuando así convenga, accionando convenientemente un grifo de tres pasos.

En la tubería de descarga al mar del agua purificada se colocará a bordo una válvula de costado del tipo de retención, cerrándose por sí sola mediante la acción de un resorte y abriéndose tan pronto reine en el interior del separador una presión de 0,50 kilogramos/centímetro cuadrado. Todo ello con objeto de que no sea posible la descarga de agua purificada al mar mientras se está recuperando el aceite.

f) El separador deberá funcionar de manera satisfactoria en todas las condiciones normales de navegación.

g) La parte activa estará prevista de forma que pueda ser fácilmente desmontada para poder proceder a su limpieza e inspección.

h) Estará provisto de un manómetro para observar la presión que reina en su interior.

i) Estará provisto de un grifo o válvula de drenaje para descargar los fangos acumulados en su parte inferior, enviándolos a la sentina.

j) Se colocará en el aparato una válvula de retención en la entrada de la mezcla contaminada que lo alimenta, con objeto de impedir un retorno del flujo hacia la bomba.

k) Por ser innecesario y peligroso no se colocará un tubo de ventilación con libre escape a la atmósfera, pero sí se podrá colocar una válvula de respiro, que se mantendrá abierta cuando se proceda a llenar el separador con agua limpia para su conservación mientras se halla inactivo.

l) No obstante ser innecesarios, cuando el separador funcione automáticamente se preverán los siguientes grifos de prueba para observar y tomar muestras:

1. Un grifo de prueba a nivel superior.
2. Un grifo de prueba indicando el nivel a que hay que proceder a la recuperación del aceite.
3. Un grifo de prueba para el agua depurada que abandona el aparato.
4. Un grifo de prueba para el agua contaminada que alimenta el aparato.

Pero estos medios se usarán con las debidas precauciones cuando el separador no funcione automáticamente, pues los gases lanzados a la atmósfera son explosivos o inflamables, principalmente cuando se trata de aceites de bajo punto de inflamación o cuando el separador está instalado en un recinto poco ventilado.

m) Con objeto de mejorar el rendimiento del separador cuando se navegue por climas fríos o cuando se trabaje con aceites de gran viscosidad se podrá instalar en la parte colectora del aceite un dispositivo de calefacción a base de un serpentín de vapor con válvula de entrada y de salida, o bien eléctrico en aquellos separadores de capacidad igual o menor de 70 toneladas/hora.

Cuando la capacidad sea igual o superior a 70 toneladas se dispondrá además un ramal con válvula independiente para poder dar vapor directo al aparato en caso de limpieza.

n) Se colocará asimismo en el separador:

1. Una válvula para extraer espumas.
2. Una válvula en la parte superior para llenarlo con agua limpia.
3. Un grifo para drenar la cámara en que se acumula el agua depurada.

ñ) Los separadores a instalar a bordo de los buques mercantes deberán ser de marca y tipo homologados por la Subsecretaría de la Marina Mercante, pudiendo dispensar la realización de las pruebas reglamentarias en taller a aquellos separa-

dores procedentes del extranjero y aprobados por una Administración contratante, siempre y cuando la solicitud vaya acompañada de documentos que atestigüen que han sido realizados los ensayos con resultado satisfactorio siguiendo métodos similares a los exigidos por la Administración española.

o) Los constructores nacionales que soliciten la homologación de la marca y tipo de un separador deberán presentar a la Dirección General de Buques para su aprobación los planos de construcción los planos generales de la instalación y una descripción de su funcionamiento, indicando además la marca, tipo y la capacidad de dicho aparato.

p) Una vez examinados y aprobados los documentos indicados en el párrafo anterior y en presencia del Ingeniero Inspector que designe la Inspección General de Buques será inspeccionado y probado el separador prototipo en los talleres del constructor, determinándose el rendimiento del aparato alimentándolo con la mezcla standard, previo análisis de dicha mezcla y el del agua purificada que abandona el aparato (véase párrafo d).

q) Declaradas satisfactorias la inspección y pruebas a que ha sido sometido el separador prototipo, la Inspección General de Buques expedirá un certificado de homologación en el que se mencionará la marca, tipo, capacidad en toneladas/hora, nombre de la entidad constructora y el lugar de construcción.

r) Cada separador que se construya de acuerdo con el prototipo homologado sufrirá solamente una inspección en los talleres del constructor efectuada por el Ingeniero Inspector que corresponda al lugar en que radiquen a efectos de comprobar si se ajusta al prototipo homologado y si la calidad de los materiales y mano de obra es la adecuada.

Una vez montado el aparato a bordo se realizarán pruebas de funcionamiento en presencia del Ingeniero Inspector del puerto en que se proceda a su instalación.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 16 de junio de 1966.—P. D., Leopoldo Boado.

Ilmo. Sr. Subsecretario de la Marina Mercante.

II. Autoridades y Personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN de 31 de mayo de 1966 por la que se aprueba la oposición para ingreso en el Cuerpo Médico de Sanidad Nacional convocada en 26 de octubre de 1965 y se declaran aspirantes en prácticas a los señores que se citan.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido para resolver las oposiciones convocadas en 26 de octubre de 1965 para proveer quince plazas de Médicos del Cuerpo de Sanidad Nacional.

Resultando que constituido el Tribunal designado al efecto y realizados los ejercicios de oposición a que se contrae la convocatoria por los opositores admitidos a la misma, el Tribunal, después de valorar los méritos aducidos por los aspirantes aprobados, eleva la correspondiente propuesta para la designación de los declarados aptos en dicha oposición.

Resultando que el Consejo Nacional de Sanidad acordó informar de modo favorable la propuesta de resolución del Tribunal juzgador.

Vistos la Orden de convocatoria y la propuesta elevada por el Tribunal designado al efecto, así como lo dispuesto en el Decreto de 21 de noviembre de 1963,

Este Ministerio, de conformidad con lo informado por el Consejo Nacional de Sanidad y lo propuesto por esa Dirección General, ha tenido a bien aprobar el presente expediente, y en su consecuencia declarar Médicos del Cuerpo de Sanidad Nacional, en calidad de «aspirantes en prácticas» y por el orden de prelación que se cita, a don Gonzalo Piédrola Angulo, don José María Hernández Cochón, don José Luis Villamarín Váz-

quez, don Alfonso Pinedo Sánchez, don Ramón Vargas Reguero, don Tomás Sánchez Mariscal, don José Mira Gutiérrez, don José Luis de la Torre Misiago, don Pedro Cortina Greus, don Jorge Veiga Varela y don Pedro Manuel Blasco Huelva.

Los cuales habrán de realizar un curso de Administración Sanitaria de tres meses de duración, que dará comienzo en la Escuela Nacional de Sanidad el día 15 de junio próximo, y a la terminación del cual serán incorporados al Escalafón correspondiente por el orden obtenido en la oposición, salvo las variaciones que surjan como consecuencia de su conducta y aprovechamiento durante el curso, teniendo derecho durante la celebración de éste al percibo del 90 por 100 de los emolumentos correspondientes al Cuerpo Médico de Sanidad Nacional y a tomar parte en el primer concurso que reglamentariamente se convoque para la provisión de destinos vacantes en su plantilla una vez finalizado dicho curso.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 31 de mayo de 1966.

ALONSO VEGA

Ilmo. Sr. Director general de Sanidad.

ORDEN de 7 de junio de 1966 por la que se cumple acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de abril del presente año y se declara baja en la Escala Auxiliar Mixta de Telecomunicación a don Emilio Martín Gutiérrez.

Ilmo. Sr.: Visto el acuerdo del Consejo de Ministros en su reunión de 29 de abril del presente año, en el que se decretó, a tenor de lo dispuesto en el artículo 91.2 de la Ley de