

1.3 Los pasajeros se distribuirán en zonas de cubierta despejadas a una banda del buque, en las cubiertas donde estén situados los puestos de reunión, de manera que produzcan el momento escorante más desfavorable.

2. Momentos producidos por la puesta a flote, por una banda, de todas las embarcaciones de supervivencia de pescante completamente cargadas:

2.1 Se supondrá que todos los botes salvavidas y botes de rescate instalados en la banda a la que queda escorado el buque después de sufrir la avería están zallados, completamente cargados y listos para ser arriados.

2.2 Respecto de los botes salvavidas dispuestos para ser puestos a flote completamente cargados desde su posición de estiba se tomará el momento escorante máximo que pueda producirse durante la puesta a flote.

2.3 Se supondrá que, en cada pescante de la banda a la que queda escorado el buque después de sufrir la avería hay una balsa salvavidas de pescante completamente cargada, zallada y lista para ser arriada.

2.4 Las personas que no se hallen en los dispositivos de salvamento que están zallados no contribuirán a que aumente el momento escorante ni el momento adrizante.

2.5 Se supondrá que los dispositivos de salvamento situados en la banda opuesta a la que el buque queda escorada se hallan estibados.

3. Momentos producidos por la presión del viento:

3.1 Se aplicará una presión del viento de 120 N/m.<sup>2</sup>

3.2 La superficie expuesta será el área lateral proyectada del buque por encima de la flotación correspondiente a la condición sin avería.

3.3 El brazo de palanca será igual a la distancia vertical entre un punto situado a la mitad del calado medio correspondiente a la condición sin avería y el centro de gravedad del área lateral.»

Añádase un párrafo 2.4 nuevo después del párrafo actual 2.3:

«2.4 En las fases intermedias de inundación el brazo adrizante máximo será por lo menos de 0,05 m. y la curva de brazos adrizantes positivos abarcará una gama de 7° como mínimo. En todos los casos bastará suponer una sola brecha en el casco y solamente una superficie libre.»

En la tercera frase del párrafo 5, suprimase la expresión «así como la escora máxima que pueda darse antes del equilibrado».

A continuación de la tercera frase del párrafo 5, intercálase lo siguiente:

«El ángulo máximo de escora después de la inundación pero antes de iniciar la inundación compensatoria no excederá de 15°.»

Sustitúyase el texto actual del párrafo 6.2 por el siguiente:

«En caso de inundación asimétrica, el ángulo de escora debido a la inundación de un compartimento no excederá de 7°. Respecto de la inundación simultánea de dos o más compartimentos adyacentes, la Administración podrá permitir una escora de 12°.»

El párrafo 7 actual pasa a ser el subpárrafo 7.1.

Insértense los siguientes nuevos subpárrafos 7.2, 7.3 y 7.4 después del nuevo subpárrafo 7.1:

«7.2 Los datos mencionados en el párrafo 7.1, mediante los que el capitán pueda mantener suficiente estabilidad sin avería, incluirán información que indique la altura máxima admisible del centro de gravedad del buque sobre la quilla (KG) o, en su lugar, la altura metacéntrica mínima admisible (GM), correspondientes a una gama suficiente de calados o desplazamientos que incluya todas las condiciones de servicio. La citada información reflejará la influencia de varios asientos, habida cuenta de los límites operacionales.

7.3 Todo buque tendrá escalas de calados marcadas claramente en la proa y en la popa. Cuando no estén colocadas las marcas de calado en lugares donde puedan leerse con facilidad o cuando las restricciones operacionales de un determinado tráfico dificulten la lectura de dichas marcas, el buque irá provisto además de un sistema indicador de calados fiable que permita determinar los calados de proa y a popa.

7.4 Una vez determinadas las operaciones de carga del buque y antes de su salida, el capitán determinará el asiento y la estabilidad del buque y se cerciorará además de que éste cumple con los criterios de estabilidad prescritos en las reglas pertinentes, haciendo la oportuna anotación. La Administración podrá aceptar la utilización de un computador electrónico de carga y estabilidad o medios equivalentes para el mismo fin.»

A continuación de la regla II-1/20. «Integridad de estanquidad de los buques de pasaje por encima de la línea de margen», añádase la nueva regla II-1/20-1 siguiente:

## 2. CAPITULO II-1, REGLA 20-1

Se añade la siguiente nueva regla 20-1, después de la actual regla 20.

### «Regla 20-1 Cierre de las puertas de embarque de carga

1. La presente regla se aplica a todos los buques de pasaje.

2. Las puertas indicadas a continuación que estén situadas por encima de la línea de margen quedarán cerradas y enclavadas antes de que el buque emprenda un viaje cualquiera y permanecerán cerradas y enclavadas hasta que el buque haya sido amarrado en su próximo atraque:

2.1 Las puertas de embarque de carga que haya en el forro exterior o en las paredes de las superestructuras cerradas.

2.2 Las viseras articuladas de proa instaladas en los lugares que se indican en el párrafo 2.1.

2.3 Las puertas de embarque de carga que haya en el mamparo de colisión.

2.4 Las rampas estancas a la intemperie que formen un cierre distinto de los definidos en los párrafos 2.1 a 2.3, inclusive.

En los casos en que no sea posible abrir o cerrar una puerta mientras el buque está en el atraque, se permitirá abrir o dejar abierta dicha puerta mientras el buque esté aproximándose al atraque o apartándose de él, pero sólo en la medida necesaria para hacer posible el accionamiento inmediato de la puerta. En todo caso, la puerta interior de proa deberá permanecer cerrada.

3. No obstante lo prescrito en los subpárrafos 2.1 y 2.4, la Administración podrá autorizar la apertura de determinadas puertas a discrección del Capitán, si ello es necesario para las operaciones del buque o para el embarco y desembarco de pasajeros, cuando el buque se halle en un fondeadero seguro y a condición de que no se menoscabe la seguridad del buque.

4. El Capitán se asegurará de que hay implantado un sistema eficaz de vigilancia y notificación de la apertura y del cierre de las puertas mencionadas en el párrafo 2.

5. Antes de que el buque emprenda un viaje cualquiera, el Capitán se asegurará de que, como prescribe la regla II-1/25, se han anotado en el Diario de navegación la hora en que se cerraron por última vez las puertas especificadas en el párrafo 2 y la hora de toda apertura de determinadas puertas en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3.»

## 3. CAPITULO II-1. REGLA 22

### Información sobre estabilidad para buques de pasaje y buques de carga

Se añade el nuevo párrafo 3 siguiente a continuación del actual párrafo 2:

«3. En todos los buques de pasaje, a intervalos periódicos que no excedan de cinco años, se llevará a cabo un reconocimiento para determinar el peso en rosca y comprobar si se han producido cambios en el desplazamiento en rosca o en la posición longitudinal del centro de gravedad. Si al comparar los resultados con la información aprobada sobre estabilidad se encontrara o se previera una variación del desplazamiento en rosca que exceda del 2 por 100 o una variación de la posición longitudinal del centro de gravedad que exceda del 1 por 100 de L, se someterá al buque a una nueva prueba de estabilidad.»

Se añaden las palabras «prescritas en el párrafo 1», en la segunda línea del actual párrafo 3, entre «estabilidad» y «siempre».

Los actuales párrafos 3 y 4 pasan a ser los párrafos 4 y 5.

Las presentes Enmiendas entrará en vigor el 29 de abril de 1990, de conformidad con lo establecido en el artículo VIII, b), vii), 2) del Convenio.

# MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**1793** ORDEN de 15 de enero de 1990 por la que se retira la condición de Entidad Gestora de anotaciones de Deuda del Estado a determinadas Entidades.

El Real Decreto 505/1987, de 3 de abril, en el número 10 de su artículo 12, modificado por Real Decreto 54/1988, de 29 de enero, atribuye al Ministro de Economía y Hacienda la competencia para retirar la condición de Entidad Gestora, a propuesta motivada o con informe del Banco de España, y previa audiencia al interesado, a aquellas Entidades que no alcancen o mantengan en la Central de Anotaciones un saldo mínimo de Deuda del Estado por cuenta de terceros no titulares de cuentas en dicha Central, en un plazo o durante un período determinado.

La Orden de 19 de mayo de 1987, en su artículo 21, modificado por la Orden de 16 de junio de 1988, establece el trámite para la retirada de

la condición de Entidad Gestora en el caso de incumplimiento del saldo mínimo y fija el mismo en 7.000 millones de pesetas y el plazo en tres meses naturales consecutivos, una vez transcurrido un año desde la fecha del acceso a la citada condición de Gestora. Asimismo, establece la obligación de publicar la resolución en la que se acuerde la retirada de la condición de Entidad Gestora.

Vistas las propuestas motivadas del Banco de España, en las que solicita sea retirada la condición de Entidad Gestora de Anotaciones de Deuda del Estado a Banco de Alicante, Banco Industrial de Guipúzcoa y Bilbao Merchant Bank por no alcanzar o mantener el saldo mínimo de 7.000 millones de Deuda del Estado, por cuenta de terceros en la Central de Anotaciones, establecido en la Orden de 16 de junio de 1988 y el informe favorable de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, de los que resulta lo siguiente:

Primero.—Que según los datos de la Central de Anotaciones de Deuda del Estado, la cifra media mantenida por el Banco de Alicante, Banco Industrial de Guipúzcoa y Bilbao Merchant Bank, durante el período comprendido entre el 1 de octubre de 1988/31 de diciembre de 1988; 1 de octubre de 1988/31 de diciembre de 1988, y 1 de enero de 1989/31 de marzo de 1989, respectivamente, ha sido de 90.150, 2.186,76 y 35,73 millones de pesetas, respectivamente, inferior a la señalada en la Orden de 16 de junio de 1988.

Segundo.—Que con fecha 13 de enero de 1989, 17 de enero de 1989 y 4 de abril de 1989, respectivamente, el Banco de España comunicó a las citadas Entidades Gestoras que no habían alcanzado el nivel de actividad exigido por la Orden de 16 de junio de 1988, a fin de que en un plazo de diez días formularan las correspondientes alegaciones, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 54/1988, de 29 de enero, por el que se modifica el número 10 del artículo 12 del Real Decreto 505/1987, de 3 de abril, y lo preceptuado en el artículo 91 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Tercero.—Que las alegaciones del Banco de Alicante, Banco Industrial de Guipúzcoa y Bilbao Merchant Bank no desvirtúan los hechos imputados a las mismas y, que el Banco de España a la vista de las alegaciones formuladas, informa de forma motivada la retirada de la condición de Gestora a las mencionadas Entidades.

Considerando: Que se han cumplido los trámites preceptivos de audiencia a los interesados, propuesta motivada del Banco de España, e informe preceptivo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y que se ha estimado probado que las Entidades Gestoras Banco de Alicante, Banco Industrial de Guipúzcoa y Bilbao Merchant Bank no han alcanzado ni mantenido el saldo mínimo exigido por cuenta de terceros;

Por consiguiente, vistos los preceptos legales citados anteriormente, he dispuesto:

Retirar la condición de Entidad Gestora a Banco de Alicante, Banco Industrial de Guipúzcoa y Bilbao Merchant Bank, por no alcanzar el saldo mínimo exigido por la Orden de 16 de junio de 1988.

De conformidad con lo dispuesto en el número 3 del artículo 21 de la Orden de 19 de mayo de 1987, la retirada de la condición de Entidad Gestora implicará que las Entidades citadas no puedan, a partir de este momento, realizar o gestionar con o para sus comitentes otras operaciones que aquellas de las que derive una reducción definitiva de sus saldos con terceros. Sin perjuicio de ello, mientras las Entidades citadas conserven saldos de terceros anotados en la Central, deberán seguir cumpliendo estrictamente las obligaciones previstas en la Orden de 19 de mayo de 1987.

Contra esta resolución cabe interponer recurso de reposición previo al contencioso-administrativo ante el Ministerio de Economía y Hacienda, en el plazo de un mes.

La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.  
Madrid, 15 de enero de 1990.

SOLCHAGA CATALAN

Ilmo. Sr. Director general del Tesoro y Política Financiera.

**1794** RESOLUCION de 16 de enero de 1990, de la Delegación del Gobierno en el Monopolio de Tabacos, por la que se publica la tarifa de precios de venta al público, de las labores de tabaco importadas, en Expendedurias de Tabaco y Timbre de la península e islas Baleares.

En virtud de lo establecido en el artículo 3.º de la Ley del Monopolio Fiscal de Tabacos, se publican los nuevos precios de venta al público, de las labores de tabaco importadas, en Expendedurias de Tabaco y Timbre de la península e islas Baleares, que han sido propuestos por los correspondientes importadores.

Primero.—Los precios de venta al público de las labores de tabaco, incluidos los diferentes tributos, en Expendedurias de Tabaco y Timbre de la península e islas Baleares, serán los siguientes:

	Precio total de venta al público - Pesetas/cajetilla
A) Cigarrillos rubios	
Bastos (20 cigarrillos)*	164
Bastos Filtre (25 cigarrillos)	180
Benson and Hedges S. Mild	180
Benson and Hedges Mild 100'S	180
Blend	170
Caballero (20 cigarrillos)*	160
Caballero Filter (25 cigarrillos)	195
Carlton	180
Cartier Luxury Mild Int.	210
Craven «A» K. S. F.	195
Dunhill International	195
Dunhill International Menthol	195
Dunhill International Sup. Mild	195
Dunhill King Size Filter	180
Dunhill Superior Mild*	164
Ernte 23	160
Fine 120 Virginia	175
Fine 120 Menthol	175
Gauloises Blondes	145
Gitanes Blondes*	150
Gold Bond*	145
John Player Special International*	179
John Player Special K. S.	180
Kent	180
Kent 100'S	180
Kent Lights	180
Krone	160
Lord Extra Lights	160
Memphis International	130
Milde Sorte	170
More 120'S	190
More 120'S Menthol	190
Muratti Ambassador	180
Pall Mall 100'S	180
Peter Stuyvesant (20 cigarrillos)*	150
Peter Stuyvesant (25 cigarrillos)	180
Peter Stuyvesant Extra M. (20)*	150
Peter Stuyvesant Extra M. (25)	180
Peter Stuyvesant Ultra M. (20)*	150
Peter Stuyvesant Ultra M. (25)	180
Philip Morris Superlights	180
Prince	180
Prince Lights	180
R 1	180
R 1 Slim Line	180
R 6	180
Regal	180
Rothmans Légères	170
Rothmans Royals	195
Silk Cut K. S.	180
Silk Cut Extra 100'S	190
Silk Cut Extra de Luxe Mild 100'S	190
Silk Cut Extra Mild	180
Silk Cut Super Low K. S.	210
Silk Cut Ultra Low Tar	180
Sobranie Cocktail 100'S	300
Superkings	180
Vogue Superlights	180

	Precio total de venta al público - Pesetas/cigarro
--	--

B) Cigarros

Agio Mehari's	18
Agio Mehari's Brasil	18
Agio Mehari's Mild and Light	18

\* Labores a extinguir.