

3.3 El Consejo adoptará sus acuerdos por mayoría. A tal fin los representantes de las Administraciones públicas tendrán cada uno un voto y dos cada uno de los representantes de las organizaciones empresariales y sindicales.

3.4 Los Vocales del Consejo podrán ser sustituidos, en sus reuniones, en caso de ausencia o enfermedad y, en general, cuando concurra alguna causa justificada, que deberá ser comunicada por escrito a la Secretaría General del Consejo.

3.5 Cada cuatro años se producirá la renovación de la composición del Consejo, teniendo en cuenta para ello las modificaciones que se hubieran producido en cuanto a la representatividad en sus correspondientes ámbitos territoriales de las organizaciones empresariales y sindicales.

3.6 Los miembros del Consejo General de Formación Profesional y sus suplentes serán nombrados por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales a propuesta de los respectivos Departamentos ministeriales, y de los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, y de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas. En igual forma se dispondrá su cese.»

Disposición adicional única.

El Consejo elaborará la norma de adaptación de su Reglamento de Funcionamiento a las previsiones de la presente Ley, norma que será aprobada por el Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministros de Educación y Cultura y de Trabajo y Asuntos Sociales.

El Consejo General de Formación Profesional se reunirá al menos una vez al año con carácter preceptivo.

Disposición final única.

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

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 9 de junio de 1997.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

12505 ACUERDO europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957. Texto refundido.

El presente texto refundido entró en vigor el 1 de enero de 1997.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 27 de mayo de 1997.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

(En suplemento aparte se publica el texto refundido)

12506 ENMIENDAS de 1995 al anexo (capítulos II-1, II-2, III, IV, V, VI) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio de 1980), Resolución 1, aprobada el 29 de noviembre de 1995 en la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

RESOLUCIÓN 1 DE LA CONFERENCIA DE GOBIERNOS CONTRATANTES DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, APROBADA EL 29 DE NOVIEMBRE DE 1995

Aprobación de enmiendas al anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

La Conferencia,

Recordando el artículo VIII c) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (én adelante llamado «el Convenio»), artículo que trata del procedimiento para enmendar el Convenio a cargo de una Conferencia de Gobiernos Contratantes,

Tomando nota de la resolución A.596(15) aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), relativa a la seguridad de los buques de transbordo rodado,

Tomando nota además de las resoluciones MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) y MSC.27(61), en virtud de las cuales el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó enmiendas al Convenio cuyo objeto era acrecentar la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado, tanto nuevos como existentes,

Manifestando su inquietud ante el hecho de que desde que fueron aprobadas las referidas enmiendas, varios buques de pasaje de transbordo rodado han sufrido siniestros, ocasionando uno de ellos la pérdida de numerosas vidas,

Reconociendo la necesidad urgente de seguir mejorando las normas de seguridad en todos los aspectos del proyecto, equipo y explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado a fin de evitar que vuelvan a producirse tales siniestros,

Habiendo examinado las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas entre todos los miembros de la Organización Marítima Internacional y todos los Gobiernos Contratantes del Convenio,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII c) ii) del Convenio, las enmiendas al anexo del Convenio, cuyo texto se adjunta en la presente resolución;

2. Determina, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1997, a menos que, antes de esta fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del arqueo bruto de la flota mercante mundial, notifiquen que recusan las enmiendas;

3. Invita a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio, las enmiendas entra-

rán en vigor el 1 de julio de 1997, una vez que hayan sido aceptadas conforme a lo especificado en el párrafo 2 *supra*.

ANEXO

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

CAPÍTULO II-1

Construcción-compartmentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

Regla 1. *Ámbito de aplicación.*

1. En el párrafo 3.2, la referencia a la «regla 8.9» se sustituye por la referencia a la «regla 8-1».

Regla 2. *Definiciones.*

2. Se añade el siguiente nuevo párrafo 13 a continuación del actual párrafo 12:

«13. Buque de pasaje de transbordo rodado: Buque de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial, según se definen éstos en la regla II-2/3.»

Regla 8. *Estabilidad de los buques de pasaje después de avería.*

3. En el texto que figura entre paréntesis, a continuación del título, la referencia al «párrafo 9» se sustituye por la referencia a la «regla 8-1».

4. Se suprime el actual párrafo 2.3.5.

5. Se añade la siguiente nueva frase a continuación de la primera frase del párrafo 7.4:

«La estabilidad del buque se determinará siempre mediante cálculo.»

6. Se suprime el actual párrafo 9.

7. Se añaden las siguientes nuevas reglas 8-1 y 8-2 a continuación de la regla 8:

«Regla 8-1. *Estabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado después de avería.*

Los buques de pasaje de transbordo rodado construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán lo dispuesto en la regla 8, enmendada por la resolución MSC.12(56), a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico posterior a la fecha de cumplimiento prescrita a continuación, con arreglo al valor de la relación $A/A_{m\acute{a}x}$, definida en el anexo del procedimiento de cálculo para evaluar las características de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado existentes si se utiliza un método simplificado basado en la resolución A.265(VIII), elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 59.º período de sesiones, en junio de 1991 (MSC/Circ. 574):

Porcentaje	Fecha de cumplimiento
Valor de $A/A_{m\acute{a}x}$:	
Menos de 85	1 de octubre de 1998
85 o más, pero menos de 90.	1 de octubre de 2000
90 o más, pero menos de 95.	1 de octubre de 2002
95 o más, pero menos de 97,5.	1 de octubre de 2004
97,5 o más	1 de octubre de 2005

Regla 8-2. *Prescripciones especiales aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado que transporten 400 personas o más.*

No obstante lo dispuesto en la reglas 8 y 8-1:

1 todo buque de pasaje de transbordo rodado autorizado a transportar 400 personas o más, construido el 1 de julio de 1997, o posteriormente, cumplirá lo dispuesto en el párrafo 2.3 de la regla 8, suponiendo que la avería se produce en cualquier lugar de la eslora L del buque, y

2 todo buque de pasaje de transbordo rodado autorizado a transportar 400 personas o más, construido antes del 1 de julio de 1997, cumplirá lo prescrito en el subpárrafo 1, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico que se realice con posterioridad a la fecha de cumplimiento estipulada en los subpárrafos 2.1, 2.2 ó 2.3 siguientes que sea posterior:

Porcentaje	Fecha de cumplimiento
.2.1 Valor de $A/A_{m\acute{a}x}$:	
Menos de 85	1 de octubre de 1998
85 o más, pero menos de 90.	1 de octubre de 2000
90 o más, pero menos de 95.	1 de octubre de 2002
95 o más, pero menos de 97,5.	1 de octubre de 2004
97,5 o más	1 de octubre de 2010
.2.2 Número de personas que el buque está autorizado a transportar:	
1.500 o más	1 de octubre de 2002
1.000 o más, pero menos de 1.500	1 de octubre de 2006
600 o más, pero menos de 1.000	1 de octubre de 2008
400 o más, pero menos de 600.	1 de octubre de 2010
.2.3 Edad del buque igual o superior a	20 años.

Edad del buque significa el número de años contados a partir de la fecha en la que se instaló la quilla o la fecha en la que el buque se encontraba en una fase similar de construcción, o a partir de la fecha en la que el buque se transformó en un buque de pasaje de transbordo rodado.»

Regla 10. *Mamparos de pique y de espacios de máquinas, túneles de ejes, etc., en los buques de pasaje.*

8. Se sustituye el texto de los actuales párrafos 3 y 4 por el siguiente:

«3. En los casos en que haya instalada una superestructura larga a proa, el mamparo del pique de proa o de colisión en todos los buques de pasaje se prolongará de forma estanca a la intemperie hasta la próxima cubierta completa por encima de la de cierre. La prolongación se instalará de tal forma que evite la posibilidad de que la puerta de proa pueda dañarla en el caso de que ésta sufra daños o se desprenda.

4. No será necesario que la prolongación prescrita en el párrafo 3 vaya directamente encima del mamparo inferior, con tal de que ninguna de las partes de la prolongación quede situada a proa del límite proel especificado en los párrafos 1 ó 2.

Sin embargo, en los buques construidos antes del 1 de julio de 1997:

1 cuando una rampa inclinada forme parte de la prolongación, la parte de la prolongación que se halle a más de 2,3 metros por encima de la cubierta de cierre no podrá, sin embargo, prolongarse más de un metro a proa del límite proel especificado en los párrafos 1 ó 2, y

2 en los buques en los que la rampa existente no cumpla las prescripciones para que se acepte como parte de la prolongación del mamparo de colisión y su posición impida que tal prolongación pueda instalarse dentro de los límites especificados en los párrafos 1 ó 2, la prolongación podrá situarse a una distancia limitada a popa del límite popel especificado en los párrafos 1 ó 2. La distancia limitada a popa no será superior a la necesaria para garantizar que no haya interferencia con la rampa. La prolongación del mamparo de colisión se abrirá hacia adelante, cumplirá con las prescripciones del párrafo 3 y estará dispuesta de manera que la rampa, en el caso de sufrir algún daño o desprenderse, no pueda dañarla.

5. Las rampas que no cumplan las prescripciones *supra* no se considerarán una prolongación del mamparo de colisión.

6. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones de los párrafos 3 y 4 se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.»

9. Los actuales párrafos 5 y 6 pasan a ser los párrafos 7 y 8.

Regla 15. Aberturas en los mamparos estancos de los buques de pasaje:

10. Se añade el siguiente nuevo párrafo 6.5 a continuación del párrafo 6.4:

«6.5 En los buques construidos antes del 1 de febrero de 1992, las puertas que no cumplan con lo dispuesto en los párrafos 6.1 a 6.4 se cerrarán antes de que empiece el viaje y se mantendrán cerradas durante la navegación; la hora de apertura en puerto y la de cierre antes de que el buque vuelva a salir del puerto se anotarán en el diario de navegación.»

Regla 19. Construcción y pruebas iniciales de cubiertas estancas, troncos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga.

11. Se añaden los siguientes nuevos párrafos 2, 3 y 4 a continuación del párrafo 1:

«2. Cuando un tronco de ventilación que atraviese una estructura penetre en la cubierta de cierre, el tronco será capaz de soportar la presión del agua que pueda estar presente en el tronco, después de tener en cuenta el ángulo máximo de escora admisible durante las fases intermedias de la inundación, de conformidad con la regla 8.5.

3. Cuando la penetración de la cubierta de cierre se produzca total o parcialmente en la cubierta principal para vehículos, el tronco será capaz de soportar la presión del choque debida a los movi-

mientos internos del agua (chapoteo del líquido) retenida en la cubierta para vehículos.

4. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones del párrafo 2 se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.»

12. El actual párrafo 2 pasa a ser el párrafo 5.

Regla 20. Integridad de estanquidad de los buques de pasaje por encima de la línea de margen.

13. Se añade el siguiente nuevo párrafo 3 después del párrafo 2:

«3. En los buques de pasaje construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente, el extremo abierto de los tubos de aireación que desemboquen en una superestructura estará al menos un metro por encima de la flotación cuando el buque escore a un ángulo de 15°, o alcance el ángulo máximo de escora durante las fases intermedias de la inundación, obtenido en función del cálculo directo, si éste es mayor. De lo contrario, los tubos de aireación de los tanques distintos de los tanques de hidrocarburos podrán descargar por el costado de la superestructura. Las disposiciones del presente párrafo no excluyen lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga en vigor.»

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

15. Se añaden las siguientes nuevas reglas 20-2, 20-3 y 20-4 a continuación de la regla 20-1:

«Regla 20-2. Integridad de estanquidad desde la cubierta para vehículos (cubierta de cierre) hasta los espacios inferiores.

1. En los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente:

1 a reserva de lo dispuesto en los subpárrafos 2 y 3, todos los accesos que comuniquen con espacios situados por debajo de la cubierta de cierre estarán como mínimo a 2,5 metros por encima de dicha cubierta;

2 si se instalan rampas para vehículos que den acceso a espacios por debajo de la cubierta de cierre, sus aberturas deberán poder cerrarse de manera estanca, impidiendo así la entrada de agua, y llevarán dispositivos de alarma que indiquen su uso en el puente de navegación;

3 la Administración podrá autorizar la instalación de determinados accesos por debajo de la cubierta de cierre siempre que éstos sean necesarios para los trabajos esenciales del buque, por ejemplo el movimiento de maquinaria y pertrechos, con la condición de que dichos accesos sean estancos, estén provistos de un sistema de alarma y su uso se indique en el puente de navegación;

4 los accesos a que se hace referencia en los subpárrafos 2 y 3 se cerrarán antes de que el buque salga del puesto de atraque para cualquier viaje, y permanecerán cerrados hasta que el buque llegue al siguiente puesto de atraque;

5 el capitán se asegurará de que existe un sistema eficaz de supervisión y notificación del cierre y la apertura de los accesos

a que se hace referencia en los subpárrafos .2 y .3, y

.6 el capitán se asegurará de que antes de que el buque salga del puesto de atraque, se anota oportunamente en el diario de navegación, conforme a lo dispuesto en la regla 25, la hora en que fueron cerrados por última vez los accesos a que se hace referencia en los subpárrafos .2 y .3.

2. En los buques de pasaje de transbordo rodado construidos antes del 1 de julio de 1997:

.1 todos los accesos que desde la cubierta para vehículos comuniquen con espacios situados por debajo de la cubierta de cierre serán estancos a la intemperie, y se proveerán medios en el puente de navegación para indicar si dichos accesos están abiertos o cerrados;

.2 todos estos accesos se cerrarán antes de que el buque emprenda cualquier viaje y permanecerán cerrados hasta que el buque llegue al siguiente puesto de atraque;

.3 independientemente de lo prescrito en el subpárrafo .2, la Administración podrá permitir que algunos accesos se abran durante la travesía, pero únicamente el tiempo suficiente para pasar a través de ellos y si lo exigen los trabajos esenciales del buque, y

.4 las prescripciones del subpárrafo .1 se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.

Regla 20-3. Acceso a las cubiertas para vehículos.

En todos los buques de pasaje de transbordo rodado, el capitán o su oficial designado se cerciorarán de que sin que ellos den su consentimiento expreso no se permitirá a ningún pasajero el acceso a las cubiertas para vehículos cerradas cuando el buque esté navegando.

Regla 20-4. Cierre de los mamparos de la cubierta para vehículos.

1. Todos los mamparos transversales o longitudinales que se consideren eficaces para retener el agua de mar acumulada en la cubierta para vehículos, estarán colocados y afianzados antes de que el buque salga del puesto de atraque y permanecerán así hasta que el buque llegue al siguiente puesto de atraque.

2. Independientemente de lo prescrito en el párrafo 1, la Administración podrá permitir que algunos accesos dentro de dichos mamparos se abran durante el viaje, pero sólo el tiempo necesario para pasar a través de ellos y si lo exigen los trabajos esenciales del buque.»

Regla 23-2. Integridad del casco y la superestructura, prevención de averías y lucha contra éstas.

16. El texto actual de la regla 23-2 se sustituye por el siguiente:

«La presente regla es aplicable a todos los buques de pasaje de transbordo rodado, con la salvedad de que, respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, el párrafo 2 se aplicará

a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997).

1. En el puente de navegación habrá indicadores para todas las puertas del forro exterior, las puertas de carga y otros dispositivos de cierre que, a juicio de la Administración, puedan dar lugar a la inundación de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada si se dejan abiertos o mal enclavados. El sistema indicador se proyectará conforme al principio de seguridad intrínseca y servirá para mostrar, mediante alarmas visuales, si la puerta no está completamente cerrada o si alguno de los medios de enclave no está instalado o funciona defectuosamente, y mediante alarmas audibles, si dicha puerta o dispositivos de cierre se abren o si los medios de enclavamiento no funcionan. El panel indicador del puente de navegación estará equipado con una función de selección "puerto/navegación" dispuesta de tal manera que suene una alarma audible en el puente de navegación si el buque abandona puerto con las puertas de proa, las puertas interiores, la rampa de popa o cualquier otra puerta del forro exterior del costado sin cerrar o con cualquiera de los dispositivos de cierre sin estar en la posición correcta. El suministro de energía destinado al sistema indicador será independiente del que se utilice para accionar y enclavar las puertas. No será necesario sustituir los sistemas indicadores ya aprobados por la Administración e instalados a bordo de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997.

2. Se dispondrá de un sistema de vigilancia por televisión o un sistema de detección de vías de agua que indiquen en el puente de navegación y en el puesto de control de máquinas cualquier entrada de agua a través de las puertas interiores o exteriores de proa o de popa o de otras puertas del forro exterior, que pudiera dar lugar a la inundación de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada.

3. Los espacios de categoría especial y los espacios para carga rodada estarán continuamente patrullados o monitorizados por medios eficaces, como por ejemplo mediante un sistema de vigilancia por televisión, de modo que quepa detectar el movimiento de vehículos en condiciones de mal tiempo o el acceso no autorizado de pasajeros mientras el buque esté navegando.

4. Los procedimientos operacionales, adecuadamente documentados, para cerrar y enclavar todas las puertas del forro exterior, puertas de carga y otros dispositivos de cierre que, en el caso de quedar abiertos o mal enclavados, pudieran, a juicio de la Administración, dar lugar a la inundación de un espacio de categoría especial o de un espacio para carga rodada, se conservarán a bordo expuestos en un lugar adecuado.»

Regla 45. Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo.

17. Se añade la siguiente nueva frase a continuación de la primera frase del párrafo 5.3:

«En los buques de pasaje de transbordo rodado, el cableado de las alarmas de emergencia y de los sistemas megafónicos instalados el 1 de julio de 1998 o posteriormente habrá de ser aprobado por la Administración, habida cuenta de las recomendaciones de la Organización.»

CAPÍTULO II-2

Construcción-prevención, detención y extinción de incendios**Regla 3. Definiciones.**

18. Se añade el nuevo párrafo 34 a continuación del párrafo 33:

«34. Buque de pasaje de transbordo rodado: Buque de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial, según se definen éstos en la presente regla.»

19. Se añade la siguiente nueva regla 28-1 a continuación de la regla 28:

«Regla 28-1. *Vías de evacuación de los buques de pasaje de transbordo rodado.*

1. Prescripciones aplicables a todos los buques de pasaje de transbordo rodado.

1.1 El presente párrafo se aplicará a todos los buques de pasaje de transbordo rodado. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997 la prescripciones de la presente regla se aplicarán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.

1.2 Se dispondrán pasamanos u otras agarraderas en todos los pasillos a lo largo de las vías de evacuación, a fin de ofrecer, cuando sea posible, un asidero firme durante todo el trayecto hacia los puestos de reunión y los puestos de embarco. Dichos pasamanos se instalarán a ambos lados de los pasillos longitudinales de más de 1,8 metros de ancho y en todos los pasillos transversales de más de 1 metro de ancho. Se prestará especial atención a la necesidad de que sea posible cruzar los vestíbulos, atrios y demás espacios abiertos grandes a lo largo de las vías de evacuación. Los pasamanos u otras agarraderas serán lo suficientemente resistentes para soportar una carga horizontal distribuida de 750 N/m, aplicada en la dirección del centro del pasillo o espacio, y una carga vertical distribuida de 750 N/m aplicada en dirección descendente. No será necesario aplicar ambas cargas simultáneamente.

1.3 Las vías de evacuación no quedarán obstruidas por mobiliario ni ningún otro tipo de obstáculo. Salvo en el caso de mesas y sillas que puedan retirarse para proporcionar un espacio abierto, los armarios y demás mobiliario pesado que se halle en los espacios públicos y a lo largo de las vías de evacuación se sujetarán para evitar que se desplacen si el buque se balancea o escora. Asimismo, se fijarán en su sitio los revestimientos del piso. Cuando el buque esté navegando, las vías de evacuación se mantendrán libres de obstáculos, tales como carros de limpieza, ropa de cama, equipaje y cajas de mercancías.

1.4 Se proporcionarán vías de evacuación desde cualquier espacio del buque habitualmente ocupado hasta el puesto de reunión. Estas se dispondrán de manera tal que ofrezcan la vía más directa posible hacia el puesto de reunión, y estarán marcadas con signos de conformidad con las recomendaciones de la Organización.

1.5 Si los espacios cerrados son contiguos a una cubierta expuesta, las aberturas de dichos espacios hacia la cubierta expuesta se podrán utilizar, cuando sea posible, como salidas de emergencia.

1.6 Las cubiertas estarán numeradas por orden sucesivo, comenzando con "1" en el techo del doble fondo o la cubierta inferior. Estos números se colocarán en un lugar destacado en los rellanos de las escaleras y de los ascensores. También cabrá asignar un nombre a las cubiertas, pero el número de la cubierta aparecerá siempre junto al nombre.

1.7 En el interior de la puerta de cada camarote y en los espacios públicos se colocarán, en lugar destacado, planos "figurativos" donde se indique "Usted está aquí" y en los que las vías de evacuación aparezcan marcadas con flechas. El plano mostrará las vías de evacuación, y estará debidamente orientado con respecto a su ubicación en el buque.

1.8 No se necesitará llave para abrir las puertas de los camarotes desde el interior. Tampoco habrá puertas a lo largo de la vía de evacuación designada que sea necesario abrir con llave cuando se proceda hacia la vía de evacuación.

2. Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente.

2.1 La parte inferior de 0,5 metros de los mamparos y demás tabiques que formen divisiones verticales a lo largo de las vías de evacuación será capaz de soportar una carga de 750 N/m, de modo que pueda ser utilizada como superficie para caminar desde el lado de la vía de evacuación cuando el ángulo de escora del buque sea muy pronunciado.

2.2 Las vías de evacuación de los camarotes hasta los troncos de escaleras serán lo más directas posible y con un número mínimo de cambios de dirección. No será preciso cruzar de banda a banda el buque para llegar a una vía de evacuación. Tampoco será necesario subir o bajar más de dos cubiertas para llegar a un puesto de reunión o una cubierta expuesta, desde cualquier espacio de pasajeros.

2.3 Se proveerán vías exteriores desde todas las cubiertas expuestas a que se hace referencia en el párrafo 2.2, hasta los puestos de embarco en las embarcaciones de supervivencia.

3. Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente.

En los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, las vías de evacuación se someterán al comienzo del proyecto a un análisis de la evacuación. El análisis servirá para determinar y eliminar, en la medida de lo posible, la aglomeración que puede producirse durante el abandono del buque, debido al desplazamiento normal de los pasajeros y tripulantes a lo largo de las vías de evacuación y habida cuenta de que los tripulantes tengan que circular por dichas vías en dirección opuesta a la de los pasajeros. Además, se utilizará para determinar si los medios de evacuación son lo suficientemente flexibles en la eventualidad de que determinadas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco o embarcaciones de supervivencia no puedan utilizarse como consecuencia de un siniestro.»

Regla 37. Protección de los espacios de categoría especial.

20. El actual párrafo 2.1 pasa a ser el párrafo 2.1.1.
21. Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.1.2 a continuación del párrafo 2.2.1:

«2.1.2 Descargas.

2.1.2.1 En todos los buques de pasaje de transbordo rodado las válvulas de descarga de los imbornales provistas de medios directos de cierre que se puedan accionar desde un lugar situado por encima de la cubierta de cierre se mantendrán abiertas estando el buque en el mar, de conformidad con

las prescripciones del Convenio internacional sobre líneas de carga en vigor.

2.1.2.2. Todo accionamiento de las válvulas a que se refiere el párrafo 2.1.2.1 se anotará en el diario de navegación.»

CAPÍTULO III

Dispositivos y medios de salvamento

Regla 3. Definiciones.

22. Se añade el siguiente nuevo párrafo 19 a continuación del párrafo 18:

«19. Buque de pasaje de transbordo rodado: Buque de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial, según se definen éstos en la regla II-2/3.»

Regla 6. Comunicaciones.

23. Se añade el siguiente nuevo párrafo 5 a continuación del párrafo 4:

«5. Sistemas megafónicos de los buques de pasaje.

5.1 Además de lo prescrito en las reglas II-2/40.5 ó II-2/41-2, según proceda, y en el párrafo 4.2, se instalará en todos los buques de pasaje un sistema megafónico. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones de los párrafos 5.2, 5.3 y 5.5 a reserva de las disposiciones del párrafo 5.6, se cumplirán a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1997.

5.2 El sistema megafónico consistirá en un sistema completo compuesto de una instalación de altavoces que permita emitir mensajes simultáneamente en todos los espacios en que se encuentren normalmente presentes miembros de la tripulación o pasajeros, o ambos, y en los puestos de reunión. Dicho sistema permitirá emitir mensajes desde el puente de navegación y desde otros lugares a bordo que la Administración estime necesarios.

5.3 El sistema megafónico estará protegido contra toda utilización no autorizada, será claramente audible en todos los espacios prescritos en el párrafo 5.2 y estará provisto de una función de neutralización controlada desde un lugar situado en el puente de navegación y otros lugares que la Administración considere necesarios, de tal modo que se emitan todos los mensajes de emergencia, incluso si las unidades locales están desconectadas o se ha bajado el volumen, así como si se está utilizando para otros fines el sistema megafónico.

5.4 En los buques de pasaje construidos el 1 de julio de 1997 o posteriormente:

.1 el sistema megafónico tendrá dos bucles como mínimo, que estarán suficientemente separados en toda su longitud, y dispondrá de dos amplificadores separados independientes, y

.2 el sistema megafónico y sus normas de funcionamiento serán aprobados por la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

5.5 El sistema megafónico estará conectado a la fuente de energía de emergencia.

5.6 No será preciso cambiar el sistema de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997 que ya dispongan de un sistema megafónico aprobado por la Administración y que se ajuste sustancialmente a lo prescrito en los párrafos 5.2, 5.3 y 5.5.»

24. Se añaden las siguientes nuevas reglas 24-1 a 24-4 a continuación de la regla 24:

«Regla 24-1. Prescripciones aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.

1. La presente regla es aplicable a todos los buques de transbordo rodado. Así pues:

.1 los construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente cumplirán lo prescrito en los párrafos 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 y 5;

.2 los construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente y antes del 1 de julio de 1998, cumplirán lo prescrito en el párrafo 5 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1998, y lo prescrito en los párrafos 2.3, 2.4, 3 y 4 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 2000, y

.3 los construidos antes del 1 de julio de 1986, cumplirán lo prescrito en el párrafo 5 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1998, y lo prescrito en los párrafos 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 y 4 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 2000.

2. Balsas salvavidas.

2.1 Las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de sistemas de evacuación marinos que se ajusten a lo dispuesto en la regla 48.5, o dispositivos de puesta a flote como estipula la regla 48.6, distribuidos uniformemente a cada costado del buque.

2.2 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará provista de medios de estiba autozafables que cumplan lo dispuesto en la regla 23.

2.3 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado estará dotada de una rampa de acceso que cumpla lo dispuesto en las reglas 39.4.1 ó 40.4.1, según proceda.

2.4 Toda balsa salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado se autoadrizará automáticamente o será reversible con capota, además de estable en mar encrespada; asimismo, podrá operar de manera segura, tanto adrizada como volcada. En su defecto, el buque llevará balsas salvavidas autoadrizables automáticamente o balsas reversibles con capota, además de su asignación habitual de balsas salvavidas, cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50 por 100, como mínimo, de las personas que no quepan en los botes salvavidas. Esta capacidad adicional de las balsas salvavidas vendrá determinada por la diferencia entre el número total de personas a bordo y el de personas que caben en los botes salvavidas. Cada balsa será aprobada por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

3. Botes de rescate rápidos.

3.1 Por lo menos uno de los botes de rescate de los buques de pasaje de transbordo rodado será

del tipo rápido y aprobado por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

3.2 Cada bote de rescate rápido dispondrá de un dispositivo de puesta a flote idóneo aprobado por la Administración. Al aprobar tal dispositivo, la Administración tendrá en cuenta que los botes de rescate rápidos están destinados a ser puestos a flote y recuperados incluso en condiciones meteorológicas muy desfavorables, así como también las recomendaciones de la Organización.

3.3 Al menos dos tripulaciones por cada bote de rescate rápido recibirán formación y efectuarán ejercicios periódicos, teniendo en cuenta lo estipulado en el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar y las recomendaciones aprobadas por la Organización, así como todos los aspectos del rescate, el manejo, la maniobra, el funcionamiento de dichos botes en diversas condiciones y su adrizamiento en caso de zozobra.

3.4 En caso de que la disposición o las dimensiones de un buque de pasaje de transbordo rodado construido antes del 1 de julio de 1997 sean tales que impidan la instalación del bote de rescate rápido prescrito en el párrafo 3.1, podrá instalarse en lugar de un bote salvavidas que se considere bote de rescate, o tratándose de buques construidos antes del 1 de julio de 1986, en lugar de embarcaciones para uso en una emergencia, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

1 que el bote de rescate rápido instalado disponga de un dispositivo de puesta a flote que se ajuste a lo estipulado en el párrafo 3.2;

2 que la capacidad de la embarcación de supervivencia, perdida a causa de la sustitución antedicha, sea compensada mediante la instalación de balsas salvavidas capaces de transportar al menos un número de personas igual al que transportaría el bote salvavidas que se sustituye, y

3 que tales balsas salvavidas utilicen los dispositivos de puesta a flote o los sistemas de evacuación marinos existentes.

4. Medios de salvamento.

4.1 Todo buque de pasaje de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar del agua a los supervivientes y trasladarlos desde los botes de rescate o las embarcaciones de supervivencia al buque.

4.2 El medio para trasladar a los supervivientes podrá formar parte de un sistema de evacuación marino o de un sistema previsto para fines de salvamento.

4.3 Si la rampa de un sistema de evacuación marino constituye un medio para trasladar a los supervivientes desde la plataforma a la cubierta del buque, la rampa estará dotada de pasamanos o escalas que faciliten la subida por ella.

5. Chalecos salvavidas.

5.1 Independientemente de lo prescrito en las reglas 7.2 y 21.2, se dispondrá un número suficiente de chalecos salvavidas en las proximidades de los puestos de reunión para que los pasajeros no tengan que regresar a sus camarotes a recoger los chalecos.

5.2 En los buques de pasaje de transbordo rodado, todos los chalecos salvavidas irán provistos de una luz que cumpla lo dispuesto en la regla 32.3.

Regla 24-2. Información sobre los pasajeros.

1. Todas las personas que haya a bordo de los buques de pasaje se contarán antes de la salida.

2. Se registrarán los pormenores de las personas que hayan declarado que precisan asistencia o cuidados especiales en situaciones de emergencia y se dará parte al capitán antes de la salida.

3. Además, a efectos de búsqueda y salvamento, y a más tardar el 1 de enero de 1999, se llevará un registro en el que se hagan constar el nombre y sexo de las personas a bordo, distinguiendo entre adultos, niños y lactantes.

4. La información prescrita en los párrafos 1, 2 y 3 se conservará en tierra, y se pondrá rápidamente a disposición de los servicios de búsqueda y salvamento cuando la necesiten.

5. Las Administraciones podrán eximir a los buques de pasaje del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 3 si las circunstancias de los viajes regulares de tales buques hacen inviable el mantenimiento de este registro.

Regla 24-3. Zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros.

1. Los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de una zona de evacuación para helicópteros aprobada por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

2. Los buques de pasaje de transbordo rodado construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán las prescripciones del párrafo 1 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico que se efectúe después del 1 de julio de 1997.

3. Los buques de pasaje, de eslora igual o superior a 130 metros y construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, dispondrán de una zona de aterrizaje para helicópteros aprobada por la Administración teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

Regla 24-4. Sistema de apoyo para la toma de decisiones por los Capitanes de buques de pasaje.

1. Esta regla es aplicable a todos los buques de pasaje. Los buques de pasaje construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán las prescripciones de la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico que se efectúe después del 1 de julio de 1999.

2. En el puente de navegación de todos los buques de pasaje deberá haber un sistema de apoyo para la toma de decisiones en casos de emergencia.

3. Dicho sistema se basará, como mínimo, en planes de emergencia impresos. Las situaciones previsibles de emergencia de a bordo incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes categorías:

- 1 incendio;
- 2 avería del buque;
- 3 contaminación;
- 4 actos ilícitos que pongan en peligro la seguridad del buque, sus pasajeros o la tripulación;

- .5 accidentes del personal;
- .6 accidentes relacionados con la carga, y
- .7 ayuda de emergencia a otros buques.

4. Los procedimientos de emergencia que se establezcan en los planes pertinentes incluirán el apoyo a la toma de decisiones en los casos en que concurren distintas situaciones de emergencia.

5. Los planes de emergencia tendrán una estructura uniforme y serán fáciles de utilizar. Cuando proceda, la condición de carga real calculada para la estabilidad del buque durante la travesía se utilizará a los efectos de la lucha contra averías.

6. Además de los planes de emergencia impresos, la Administración podrá permitir la utilización de un sistema informatizado de apoyo para la toma de decisiones que agrupe toda la información contenida en los planes de emergencia, procedimientos, listas de comprobación, etc., y que pueda presentar una lista de medidas recomendadas en caso de emergencia previsible.»

CAPÍTULO IV

Radiocomunicaciones

Regla 1. *Ámbito de aplicación.*

25. En el párrafo 5, la referencia al «párrafo 4» se sustituye por la referencia a los «párrafos 4 y 7».

26. Al final del párrafo 5.1.2, después de «1992», se añade la frase «; sin embargo, los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, no quedarán eximidos del cumplimiento de las prescripciones de la regla 3 del capítulo IV del presente Convenio».

27. Se añade el siguiente nuevo párrafo 7 a continuación del párrafo 6:

«7. Los buques de pasaje construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán, según proceda, las prescripciones de las reglas 6.4, 6.5, 6.6 ó 7.5, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico efectuado después del 1 de julio de 1997.»

28. El actual párrafo 7 pasa a ser el párrafo 8.

Regla 6. *Instalaciones radioeléctricas.*

29. Se añaden los siguientes nuevos párrafos 4, 5 y 6 a continuación del párrafo 3:

«4. En los buques de pasaje se instalará un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra. Este panel contendrá un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todos los medios de radiocomunicaciones exigidos a bordo para tal fin, o un pulsador para cada uno de estos medios. El panel indicará de forma clara y visible qué pulsador o pulsadores se han activado. Se proveerán medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores. Si se utiliza una RLS por satélite como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando, se permitirá disponer de una RLS adicional instalada en la caseta de derrota próxima al puesto de órdenes de maniobra.

5. En los buques de pasaje se facilitará de manera continua y automática la información sobre la situación del buque a todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente a fin de que, cuando se activen el pulsador o los pulsadores en el panel de socorro, se incluya ésta en el alerta de socorro inicial.

6. En los buques de pasaje se instalará un panel de alarma de socorro en el puesto de órdenes de maniobra. Este panel de alarma de socorro proporcionará una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo e indicará asimismo a través de qué servicios de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro.»

Regla 7. *Equipo radioeléctrico: Generalidades.*

30. Se añade el siguiente nuevo párrafo 5 a continuación del párrafo 4:

«5. Todo buque de pasaje estará provisto de medios que permitan mantener en el lugar del siniestro radiocomunicaciones bidireccionales para fines de búsqueda y salvamento desde el puesto habitual de gobierno del buque, utilizando las frecuencias aeronáuticas de 121,5 MHz y 123,1 MHz.»

Regla 16. *Personal de radiocomunicaciones.*

31. El párrafo actual pasa a ser el párrafo 1.

32. Se añade el siguiente nuevo párrafo 2 a continuación del párrafo 1:

«2. En los buques de pasaje se destinará al menos una persona competente, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, para que desempeñe únicamente tareas de radiocomunicaciones en casos de siniestro.»

CAPÍTULO V

Seguridad de la navegación

Regla 10. *Mensajes de socorro: Obligaciones y procedimientos.*

33. Se sustituye el texto actual de los párrafos a) a d) por el siguiente:

a) El capitán de todo buque que hallándose en la mar y estando en condiciones de prestar ayuda reciba una señal, de la fuente que sea, al efecto de que hay personas siniestradas en la mar, estará obligado a acudir a toda máquina en su auxilio, informando a éstas o al servicio de búsqueda y salvamento, si es posible. Si el buque que recibe el alerta de socorro no puede prestar auxilio, o si dadas las circunstancias especiales del caso el capitán estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, éste anotará en el diario de navegación la razón por la cual no acudió en auxilio de las personas siniestradas y, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización, informará debidamente de ello a los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento.

b) El capitán de un buque que se halle en peligro, o el servicio pertinente de búsqueda y salvamento, tras las consultas que pueda efectuar con los capitanes de los buques que respondan a su alerta de socorro, tendrá derecho a requerir auxilio del buque o los buques que, en su opinión o en la del servicio de búsqueda y salvamento mejor puedan prestarlo, y el capitán o los capitanes de esos buques estarán obligados a atender dicho requerimiento acudiendo a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas.

c) Los capitanes de los buques quedarán relevados de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente regla cuando tengan conocimiento

de que sus buques no han sido requeridos y que uno o más buques lo han sido y están atendiendo el requerimiento. La decisión, a ser posible, se comunicará a los demás buques y al servicio de búsqueda y salvamento.

d) El capitán de un buque quedará relevado de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente regla y si su buque ha sido requerido, de la obligación impuesta por el párrafo b) de la presente regla, en el momento en que las personas siniestradas o el servicio de búsqueda y salvamento o el capitán de otro buque que haya llegado al lugar en que se encuentran dichas personas le informen de que el auxilio ya no es necesario.»

34. Se añade la siguiente nueva regla 10-1 a continuación de la regla 10:

«Regla 10-1. *Atribución del capitán en lo que respecta a la seguridad de la navegación.*

El capitán no se verá obligado por el propietario del buque, el fletador, ni ninguna otra persona, a tomar decisiones que, a su buen juicio, menoscaben la seguridad de la navegación, particularmente con temporal y mar gruesa.»

Regla 13. *Dotación.*

35. Se añade el siguiente nuevo párrafo c) a continuación del párrafo b):

«c) Con objeto de garantizar que la tripulación desempeñe apropiadamente las funciones que le corresponden relacionadas con la seguridad, en cada buque de pasaje al que sea aplicable el capítulo I se establecerá un idioma de trabajo y se dejará constancia de ello en el diario de navegación. La compañía o el capitán, según proceda, decidirá el idioma de trabajo. Se exigirá que cada uno de los tripulantes entienda y, cuando sea oportuno, dé órdenes e instrucciones y presente informes en dicho idioma. Si el idioma de trabajo no es un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque, todos los planos y listas que deban fijarse en el buque incluirán una traducción al idioma de trabajo.»

Regla 15. *Búsqueda y salvamento.*

36. Se añade el siguiente nuevo párrafo c) a continuación del párrafo b):

«c) Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I y que operen en rutas fijas tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia. El plan se elaborará conjuntamente entre el personal del buque y los servicios de búsqueda y salvamento y será aprobado por la Administración. En él se incluirán disposiciones relativas a la realización regular de ejercicios conforme a lo acordado entre el buque de pasaje y los pertinentes servicios de búsqueda y salvamento, con objeto de comprobar su eficacia.»

37. Se añade la siguiente nueva regla 23 a continuación de la regla 22:

«Regla 23. *Limitaciones operacionales.*

(La presente regla se aplicará a todos los buques de pasaje a los que se aplique el capítulo I).

1. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones de la presente regla se aplicarán a más tardar en la fecha

del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.

2. Previamente a la entrada en servicio de un buque de pasaje se recopilará una lista de todas las limitaciones operacionales del mismo, que comprenderá las exenciones de cualesquiera de las presentes reglas, restricciones de las zonas de operaciones, restricciones meteorológicas, restricciones relativas al estado de la mar, restricciones relativas a la carga autorizada, asiento, velocidad y cualquier otra limitación, ya sea impuesta por la Administración o establecida durante las fases de proyecto o de construcción del buque. La lista, junto con las explicaciones que se estimen necesarias, se presentará en un formato aceptable para la Administración, y se conservará a bordo a disposición del capitán. Habrá que mantener actualizada dicha lista. Si el idioma utilizado no es el inglés o el francés, la lista se facilitará en uno de estos idiomas.»

CAPÍTULO VI

Transporte de cargas

Regla 5. *Estiba y sujeción.*

38. Se añade el siguiente nuevo párrafo 6 a continuación del párrafo 5:

«6. Las unidades de transporte, incluidos los vehículos y contenedores, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.14, la sujeción de las unidades de transporte, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, habrá concluido antes de que el buque salga del puerto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las directrices elaboradas por la Organización.»

Las presentes enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1997, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) y vii) 2) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 28 de mayo de 1997.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

12507 RESOLUCIÓN 4/1997, de 22 de mayo, de la Dirección General de Tributos, sobre la tributación por el Impuesto sobre el Valor Añadido de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria creada por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre.

El artículo 42 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social («Boletín Oficial del Estado» del 31), ha creado la Tasa