

en puerto, terminales o zonas de fondeo, a los efectos de que ésta ejerza el control o tutela que corresponda desde la entrada en vigor de este Real Decreto-ley.

La inmediatez de las medidas acordadas justifican la extraordinaria y urgente necesidad que habilitan para el uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución para establecer estas medidas mediante Real Decreto-ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de diciembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. *Prohibición de entrada en puerto.*

Se prohíbe la entrada en puertos españoles, en terminales o en zonas de fondeo, de buques petroleros de casco único, cualquiera que sea la bandera que enarbolan, que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado.

Artículo 2. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de la prohibición a que se refiere el artículo 1 de este Real Decreto-ley constituye infracción muy grave, cuya sanción será de multa de hasta 3.000.000 de euros.

Será responsable de dicha infracción la persona física o jurídica que resulte de la aplicación del artículo 118.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El procedimiento sancionador se regirá por lo previsto en el Título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por sus disposiciones de desarrollo y por lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición final primera. *Habilitación al Gobierno.*

El Gobierno aprobará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto-ley y adoptará las medidas de carácter administrativo, organizativo y presupuestario que resulten necesarias para su eficaz cumplimiento, así como para reforzar las medidas de control e inspección de buques que transporten mercancías peligrosas y contaminantes que realizan los órganos competentes de la Administración General del Estado de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

Lo dispuesto en el presente Real Decreto-ley regirá en el ámbito de aplicación definido en la normativa comunitaria.

Disposición final segunda. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto-ley.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si bien la prohibición contenida en el artículo 1 será efectiva a partir del 1 de enero de 2003. No obstante, los buques afectados por la prohibición anterior, desde la fecha de entrada en vigor y hasta la efectividad de la prohibición, deberán notificar a la autoridad marítima con un mínimo

de veinticuatro horas su intención de entrar en puerto, terminales o zonas de fondeo, a los efectos de que ésta ejerza el control o tutela que corresponda.

Dado en Madrid a 13 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno
en funciones,
MARIANO RAJOY BREY

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

24344 *ENMIENDAS de 1998 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en su forma enmendada (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio y 3 de septiembre de 1980 y 17 de marzo de 1983), adoptadas el 18 de mayo de 1998 mediante Resolución MSC. 69 (69).*

RESOLUCIÓN MSC. 69 (69)

(Aprobada el 18 de mayo de 1998)

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

El Comité de Seguridad Marítima,

Recordando el artículo 28.b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Recordando además el artículo VIII.b) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, en adelante llamado «el Convenio», relativo a los procedimientos de enmienda del anexo del Convenio, con excepción del capítulo I,

Habiendo examinado, en su 69.º período de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII, b), i), del mismo,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), iv), del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Decide, de conformidad con el artículo VIII, b), vi), 2), bb), del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002, a menos que con anterioridad a esa fecha más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado objeciones a las enmiendas;

3. Invita a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002 previa aceptación de las mismas, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. Pide al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), v), del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y

del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. Pide, además, al Secretario general que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

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

CAPÍTULO II-1

Construcción-estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

PARTE B. COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD

Regla 14. *Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga.*

1. Se sustituye el texto existente del párrafo 3 por el siguiente:

«3. La prueba consistente en llenar de agua los compartimientos principales no es obligatoria. Cuando no se efectúe esa prueba, se llevará a cabo, siempre que sea posible, una prueba con manguera, que se efectuará en la fase más avanzada de instalación del equipo en el buque. Cuando no sea posible realizar una prueba con manguera debido a los daños que pueda ocasionar a las máquinas, el equipo eléctrico, el aislamiento o los elementos de equipo, ésta podrá sustituirse por una inspección visual meticulosa de las uniones soldadas, respaldada cuando se considere necesario por pruebas tales como una prueba con tinte penetrante, una prueba ultrasónica de estanquidad u otra prueba equivalente. En todo caso, se efectuará una inspección minuciosa de los mamparos estancos.»

CAPÍTULO IV

Radiocomunicaciones

Regla 1. *Ámbito de aplicación.*

2. En el párrafo 1, se insertan las palabras «Salvo disposición expresa en otro sentido», antes de las palabras «el presente capítulo».

Regla 2. *Expresiones y definiciones.*

3. En el párrafo 1, después del apartado 15 existente, se añade el nuevo apartado 16 siguiente:

«16. Identidades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM): Identidades del servicio móvil marítimo, distintivo de llamada del buque, identidades de Inmarsat o identidad del número de serie que pueden ser transmitidas por el equipo del buque y que sirven para identificar a dicho buque.»

4. El párrafo 2 existente se sustituye por el siguiente:

«2. Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén defi-

nidas en el Reglamento de radiocomunicaciones y en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR), 1979, en la forma en que haya sido enmendado, tendrán el significado que se les da en dicho Reglamento y en el Convenio SAR.»

5. Después de la regla 5 existente, se añade la nueva regla 5-1 siguiente:

«Regla 5-1. *Identidades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.*

1. La presente regla es aplicable a todos los buques en todos los viajes.

2. Todo Gobierno Contratante se compromete a garantizar que se toman medidas adecuadas para registrar las identidades del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y para que los centros coordinadores de salvamento puedan obtener información sobre dichas identidades las veinticuatro horas del día. Cuando proceda, las organizaciones internacionales que mantengan un registro de las identidades serán notificadas por los Gobiernos Contratantes de tales asignaciones.»

Regla 13. *Fuentes de energía.*

6. En el párrafo 8, después de «capítulo», se insertan las palabras «incluido el receptor de navegación a que se refiere la regla 18.»

Regla 15. *Prescripciones relativas a mantenimiento.*

7. Después del párrafo 8 existente se añade el nuevo párrafo 9 siguiente:

«9. Las RLS por satélite se someterán a prueba a intervalos que no excedan de doce meses para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose especial atención a la estabilidad de la frecuencia, la potencia de la señal y la codificación. No obstante, en los casos en que resulte adecuado y razonable, la Administración podrá ampliar este período a diecisiete meses. La prueba se podrá efectuar a bordo del buque o en un centro aprobado de prueba o servicio.»

8. Después de la regla 17 existente, se añade la nueva regla 18 siguiente:

«Regla 18. *Actualización de la situación.*

Todo equipo bidireccional de comunicaciones que se lleve a bordo de un buque al que es aplicable el presente capítulo y que sea capaz de incluir automáticamente la situación del buque en el alerta de socorro, recibirá automáticamente esta información de un receptor de navegación interno o externo, en caso de que lo haya. Si no se ha instalado tal receptor, la situación y la hora en que se determinó dicha situación se actualizarán manualmente a intervalos que no excedan de cuatro horas cuando el buque esté navegando, de modo que dicha información esté siempre lista para ser transmitida por el equipo.»

CAPÍTULO VI

Transporte de cargas

Regla 5. *Estiba y sujeción.*

9. El texto actual que figura en el párrafo 6 se sustituye por el siguiente:

«6. Todas las cargas, salvo las sólidas y líquidas a granel, se embarcarán, 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 dichas cargas, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, habrá concluido antes de que el buque salga del puesto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las directrices pertinentes elaboradas por la Organización.»

CAPÍTULO VII

Transporte de mercancías peligrosas

Regla 5. *Documentos.*

10. Se suprime el texto actual del párrafo 6.

Regla 6. *Prescripciones de estiba.*

11. Se sustituye el título de esta regla por «estiba y sujeción».

12. Se agrega el siguiente nuevo párrafo 6 a continuación del actual párrafo 5:

«6. Todas las cargas, salvo las sólidas y líquidas a granel, se embarcarán, 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 dichas cargas, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, habrá concluido antes de que el buque salga del puesto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las directrices pertinentes elaboradas por la Organización.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor, de forma general y para España, el 1 de julio de 2002, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 25 de noviembre de 2002.—El Secretario general Técnico, Julio Núñez Montesinos.

24345 *CÓDIGO Internacional de Sistemas de Seguridad contra el Fuego (Código SSCI), adoptadas el 5 de diciembre de 2000 mediante Resolución MSC. 98 (73).*

RESOLUCIÓN MSC. 98 (73)

(Aprobada el 5 de diciembre de 2000)

Adopción del Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios

El Comité de Seguridad Marítima,

Recordando el artículo 28.b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Tomando nota de la revisión del capítulo II.2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, (en adelante llamado «el Convenio»),

Reconociendo la necesidad de que la utilización de los sistemas de seguridad contra incendios prescritos en el capítulo II.2 revisado del Convenio siga siendo obligatoria,

Tomando nota de la Resolución MSC. 99 (73), mediante la cual aprobó, entre otras cosas, enmiendas al capítulo II.2 del Convenio con el fin de que las disposiciones del Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios (Código SSCI) sean de obligado cumplimiento en virtud de dicho Convenio,

Habiendo examinado, en su 73.º período de sesiones el texto del Código SSCI propuesto,

1. Adopta el Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios (Código SSCI), cuyo texto figura en el anexo de la presente Resolución;

2. Invita a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código SSCI tendrá efecto a partir del 1 de julio de 2002, cuando entren en vigor las enmiendas al capítulo II.2 del Convenio;

3. Pide al Secretario general que envíe copias certificadas de la presente Resolución y del texto del Código SSCI que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

4. Pide, además, al Secretario general que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.