

tat i la Comunitat Autònoma de Galícia a què es refereix l'article 7 d'aquest Reial decret llei.»

Tres. L'article 5.2 queda redactat de la manera següent:

«S'estableix una bonificació del 100 per cent en el pagament de les quotes de la Seguretat Social per totes les contingències, així com pels conceptes de recaptació conjunta amb aquelles, als empresaris i treballadors per compte propi o per compte d'altri que pertanyin a algun dels grups als quals es refereix l'article 7 d'aquest Reial decret llei i que per exercir la seva activitat han de cotitzar a qualsevol dels règims del sistema de Seguretat Social i hagin vist paralitzada l'activitat com a conseqüència de les mesures de prohibició de pesca i marisqueig adoptades per la Comunitat Autònoma de Galícia o per l'Administració General de l'Estat, a conseqüència de l'accident del vaixell "Prestige", i que inclou el període durant el qual romanguin en vigor aquestes mesures, amb dret a devolució de les quotes ingressades. Les bonificacions es concedeixen amb la justificació prèvia dels danys soferts.»

Quatre. L'article 7 queda redactat de la manera següent:

«Article 7. *Ajuts a pescadors, mariscadors i altres afectats per la cessació d'activitat.*

1. El Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació ha d'abonar una ajuda complementària a la concedida per la Comunitat Autònoma de Galícia a les persones següents:

a) Armadors embarcats i tripulants dels vaixells pesquers als quals la Comunitat Autònoma de Galícia ha concedit ajuts en concepte d'afectats per la paralització de l'activitat pesquera ordenada com a conseqüència de l'accident al qual es refereix aquest Reial decret llei.

b) Mariscadors en terra beneficiaris dels ajuts concedits per la Comunitat Autònoma de Galícia per raó de la paralització de la seva activitat ordenada com a conseqüència del mateix accident.

c) Xarxaires, col·laboradors familiars d'embarcacions, comercialitzadors de primer nivell, operaris de llotges i fàbriques de gel i personal laboral de les confraries de pescadors als quals la Comunitat Autònoma de Galícia ha concedit ajuts en concepte de personal directament afectat per la paralització de les activitats a les quals es refereixen els dos paràgrafs anteriors.

2. El Govern, mitjançant un reial decret, a proposta del ministre d'Agricultura, Pesca i Alimentació, pot ampliar l'àmbit subjectiu d'aquests ajuts complementaris amb els límits i requisits que estableix aquest article.

3. L'import de l'ajuda complementària que regula aquest article, sumada a la concedida per la Comunitat Autònoma de Galícia, ha de ser tal que la quantitat percebuda per cada beneficiari sigui de 40 euros per dia d'inactivitat. Això no obstant, l'ajuda complementària concedida pel Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació en cap cas no pot passar de 10 euros per persona i dia d'inactivitat.

4. L'ajuda complementària que regula aquest article l'ha d'abonar el Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació a través de l'Institut Social de la Marina.

5. El període màxim de concessió dels ajuts que regula aquest article és de sis mesos. La Comis-

ió interministerial per al seguiment dels danys ocasionats pel vaixell "Prestige", constituïda a l'efecte, pot acordar una pròrroga per un altre període de la mateixa durada.»

Cinc. L'article 9 queda redactat de la manera següent:

«El Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació i el Fons de Regulació i Organització del Mercat de Productes de la Pesca i Cultius Marins (FROM), en col·laboració amb el Ministeri de Sanitat i Consum, han d'instrumentar els crèdits necessaris per, de manera coordinada amb la Comunitat Autònoma de Galícia, dur a terme campanyes d'informació, promoció de la qualitat, seguretat i salubritat dels productes de la pesca, l'aqüicultura i el marisqueig procedents d'aquesta Comunitat Autònoma.»

Sis. El primer paràgraf de la disposició addicional segona queda redactat de la manera següent:

«La reparació dels danys als béns de titularitat estatal i l'abonament dels ajuts que preveu l'article 7 d'aquest Reial decret llei es financen amb càrrec als pressupostos dels departaments ministerials respectius, als efectes de la qual cosa s'han de fer les transferències de crèdit que siguin necessàries, sense que siguin aplicables les limitacions que conté l'article 70 del text refós de la Llei general pressupostària, aprovat pel Reial decret legislatiu 1091/1988, de 23 de setembre.»

Disposició addicional quarta. *Sorteig especial de Loteria Nacional a favor dels afectats per l'accident del vaixell «Prestige».*

S'autoritza el Ministeri d'Hisenda, a través de l'entitat pública empresarial Loteries i Apostes de l'Estat, perquè, el pròxim dia 11 de gener de 2003, celebri un sorteig especial de Loteria Nacional els beneficis del qual, d'acord amb les normes que el Ministeri d'Hisenda dicti a aquest efecte, es destinin a sufragar les despeses produïdes per l'accident del vaixell «Prestige».

Disposició final primera. *Facultats de desplegament.*

El Govern i els diferents titulars dels departaments ministerials, en l'àmbit de les seves competències, han de dictar les disposicions necessàries i han d'establir els terminis per executar el que estableix aquest Reial decret llei.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor el mateix dia de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 13 de desembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern
en funcions,
MARIANO RAJOY BREY

24343 REIAL DECRET LLEI 9/2002, de 13 de desembre, pel qual s'adopten mesures per a vaixells tanc que transportin mercaderies perilloses o contaminants. («BOE» 299, de 14-12-2002.)

Espanya és un país marítim, situat per la seva geografia en una cruïlla de camins amb rutes fonamentals

que passen per davant de Finisterre, per l'estret de Gibraltar i l'arxipèlag Canari. Espanya sempre ha defensat a l'Organització Marítima Internacional (OMI) i al si de la Unió Europea la necessitat de convertir la seguretat marítima en una prioritat en si mateixa, la qual cosa significa entre altres qüestions la realització d'inspeccions serioses i homogènies en tots els ports i l'exclusió dels vaixells de buc simple per al transport de productes petrolífers. La defensa d'aquests principis per part del Govern espanyol l'ha feta de forma constant en tots els fòrums internacionals i amb respecte, naturalment, a la legalitat internacional.

En relació amb la retirada de vaixells petrolers monobuc, la realitat és que la proposta de Reglament que va presentar la Comissió Europea el febrer de 2000 i que va tenir el suport, entre altres, de la delegació espanyola, en relació amb la retirada de vaixells petrolers monobuc va ser la següent:

«Els vaixells petrolers de crús de 20.000 tones o més de pes mort i els vaixells de producte de 30.000 tones o més de pes mort (...) no poden operar quan el vaixell té una antiguitat de 23 anys o l'1 de juny de 2005 si aquesta data és anterior.»

Aquesta posició va ser debatuda també al si de l'OMI l'abril de 2001, però no va ser finalment recollida al text del Reglament 417/2002, del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de febrer de 2002, relatiu a la introducció accelerada de normes en matèria de doble buc o de disseny equivalent per a petrolers de buc, que va incorporar un calendari més dilatat per a la substitució d'aquests petrolers. Si s'hagués aprovat la proposta de la Comissió, amb el suport d'Espanya, el vaixell «Prestige» hauria deixat de navegar el 1999, data en què es complien els 23 anys d'antiguitat.

Recollint les iniciatives del Govern espanyol, el Consell de Ministres de Transports, Telecomunicacions i Energia de la Unió Europea, que va tenir lloc a Brussel·les els dies 5 i 6 de desembre, va acordar, per unanimitat, adoptar una sèrie de mesures de transcendència històrica per a la seguretat del transport marítim i la prevenció i el combat de catàstrofes ecològiques com les derivades de l'enfonsament o l'encallada de vaixells com l'«Aegean Sea», l'«Erika» o més recentment, el «Prestige». Referent a això ha acordat que, de forma immediata, els petrolis pesants només s'han de transportar en petrolers de doble buc, i insta els estats membres a comprometre's a no admetre als seus ports, terminals o zones d'ancoratge, petrolers de buc únic que transportin aquesta mercaderia. D'una altra part, ha instat els estats membres perquè adoptin mesures que, de conformitat amb el dret internacional del mar, permetin als estats costaners controlar i, si s'escau, limitar el trànsit de vaixells que transportin mercaderies perilloses i contaminants dins del límit de 200 milles de les seves costes.

Atenent aquestes iniciatives el Govern aplica de manera immediata aquestes previsions i, per fer-ho, aprova aquest Reial decret llei en què s'estableix la prohibició d'entrada en ports espanyols, terminals o zones d'ancoratge, dels petrolers de buc únic, sigui quina sigui la bandera que enarborin, que transportin fuel pesant, quitrà, betum asfàltic i petroli cru pesant. Com a complement d'això es tipifica com a infracció l'incompliment d'aquesta prohibició i s'estableix la sanció adequada a la gravetat d'aquesta conducta. Finalment, s'habilita el Govern per aprovar les disposicions i adoptar les mesures de caràcter administratiu, organitzatiu i pressupostari necessàries per a la seva aplicació eficaç. Així mateix, a fi de facilitar el trànsit a la nova situació, s'ajorna l'aplicació de la prohibició fins al pròxim dia 1 de gener de 2003, i s'estableix, això no obstant, l'exigència de notificació a l'autoritat marítima amb un mínim de vint-i

quatre hores de la intenció d'entrar en port, terminals o zones d'ancoratge, als efectes que aquesta exerceixi el control o la tutela que correspongui des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei.

La immediatesa de les mesures acordades justifiquen l'extraordinària i urgent necessitat que habiliten per a l'ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució per establir aquestes mesures mitjançant un reial decret llei.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 13 de desembre de 2002,

DISPOSO:

Article 1. *Prohibició d'entrada en port.*

Es prohibeix l'entrada en ports espanyols, en terminals o en zones d'ancoratge, de vaixells petrolers de buc únic, sigui quina sigui la bandera que enarborin, que transportin fuel pesant, quitrà, betum asfàltic o petroli cru pesant.

Article 2. *Règim sancionador.*

L'incompliment de la prohibició a què es refereix l'article 1 d'aquest Reial decret llei constitueix una infracció molt greu, la sanció de la qual és de multa de fins a 3.000.000 d'euros.

És responsable d'aquesta infracció la persona física o jurídica que resulti de l'aplicació de l'article 118.2 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

El procediment sancionador s'ha de regir pel que preveu el títol IX de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, per les seves disposicions de desplegament i pel que disposa la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

Disposició final primera. *Habilitació al Govern.*

El Govern ha d'aprovar les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret llei i ha d'adoptar les mesures de caràcter administratiu, organitzatiu i pressupostari que siguin necessàries per al seu compliment eficaç, així com per reforçar les mesures de control i inspecció de vaixells que transportin mercaderies perilloses i contaminants que realitzen els òrgans competents de l'Administració General de l'Estat de conformitat amb l'ordenament jurídic vigent.

El que disposa aquest Reial decret llei regeix en l'àmbit d'aplicació que defineix la normativa comunitària.

Disposició final segona. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les normes del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquest Reial decret llei.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor el mateix dia de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», si bé la prohibició que conté l'article 1 és efectiva a partir de l'1 de gener de 2003. Això no obstant, els vaixells afectats per la prohibició anterior, des de la data d'entrada en vigor i fins a l'efectivitat de la prohibició, han

de notificar a l'autoritat marítima amb un mínim de vint-i-quatre hores la intenció d'entrar en port, terminals o zones d'ancoratge, als efectes que aquesta exerceixi el control o la tutela que correspongui.

Madrid, 13 de desembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern
en funcions,
MARIANO RAJOY BREY

MINISTERI D'AFERS EXTERIORS

24344 *ESMENES de 1998 al Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar, 1974, en la seva forma esmenada (publicat en el «Butlletí Oficial de l'Estat» del 16 al 18 de juny i 3 de setembre de 1980 i 17 de març de 1983), adoptades el 18 de maig de 1998 mitjançant la Resolució MSC. 69 (69). («BOE» 299, de 14-12-2002.)*

RESOLUCIÓ MSC. 69 (69)

(Aprovada el 18 de maig de 1998)

Aprovació d'esmenes al Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar, 1974, esmenat

El Comitè de Seguretat Marítima,

Recordant l'article 28.b) del Conveni constitutiu de l'Organització Marítima Internacional, article que tracta de les funcions del Comitè,

Recordant a més l'article VIII.b) del Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (SOLAS), 1974, d'ara endavant anomenat «el Conveni», relatiu als procediments d'esmena de l'annex del Conveni, amb l'excepció del capítol I,

Havent examinat, en el seu 69è període de sessions, les esmenes al Conveni proposades i distribuïdes de conformitat amb l'article VIII, b), i), del Conveni,

1. Aprova, de conformitat amb el que disposa l'article VIII, b), iv), del Conveni, les esmenes al Conveni el text de les quals figura a l'annex d'aquesta resolució;

2. Decideix, de conformitat amb l'article VIII, b), vi), 2), bb), del Conveni, que les esmenes es consideren acceptades l'1 de gener de 2002, llevat que abans d'aquesta data més d'un terç dels governs contractants del Conveni SOLAS, o un nombre de governs contractants les flotes mercants combinades dels quals representin com a mínim el 50 per 100 del tonatge brut de la flota mercant mundial, hagi notificat objeccions a les esmenes;

3. Invita els governs contractants que prenguin nota que, de conformitat amb el que disposa l'article VIII, b), vii), 2), del Conveni, les esmenes entren en vigor l'1 de juliol de 2002 prèvia l'acceptació, d'acord amb el que disposa el paràgraf 2 anterior;

4. Demana al secretari general que, de conformitat amb el que disposa l'article VIII, b), v), del Conveni, remeti còpies certificades d'aquesta resolució i del text de les esmenes que figura a l'annex a tots els governs contractants del Conveni;

5. Demana, a més, al secretari general que remeti còpies d'aquesta resolució i del seu annex als membres de l'Organització que no siguin governs contractants del Conveni.

ANNEX

Esmenes al Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar, 1974, esmenat

CAPÍTOL II-1

Construcció estructura, compartició i estabilitat, instal·lacions de màquines i instal·lacions elèctriques

PART B. COMPARTICIÓ I ESTABILITAT

Regla 14. *Construcció i proves inicials de mampares estanques, etc., als vaixells de passatge i als vaixells de càrrega.*

1. Se substitueix el text existent del paràgraf 3 pel següent:

«3. La prova que consisteix a omplir d'aigua els compartiments principals no és obligatòria. Quan no s'efectuï aquesta prova, s'ha de dur a terme una prova amb mànega, sempre que sigui possible, que s'ha d'efectuar en la fase més avançada d'instal·lació de l'equip al vaixell. Quan no sigui possible fer una prova amb mànega a causa dels danys que pugui ocasionar a les màquines, l'equip elèctric, l'aïllament o els elements d'equip, es pot substituir per una inspecció visual meticulosa de les unions soldades, recolzada quan es consideri necessari en proves com ara una prova amb tint penetrant, una prova ultrasònica d'estanquitat o una altra prova equivalent. En tot cas, s'ha de fer una inspecció minuciosa de les mampares estanques.»

CAPÍTOL IV

Radiocomunicacions

Regla 1. *Àmbit d'aplicació.*

2. Al paràgraf 1, s'insereixen les paraules «Llevat de disposició expressa en un altre sentit», abans de les paraules «aquest capítol».

Regla 2. *Expressions i definicions.*

3. Al paràgraf 1, després de l'apartat 15 existent, s'afegeix el nou apartat 16 següent:

«16. Identitats del Sistema Mundial de Socors i Seguretat Marítims (SMSSM): identitats del servei mòbil marítim, distintiu de trucada del vaixell, identitats d'Inmarsat o identitat del número de sèrie que poden ser transmeses per l'equip del vaixell i que serveixen per identificar aquest vaixell.»

4. El paràgraf 2 existent se substitueix pel següent:

«2. Totes les altres expressions i abreviatures que es fan servir en aquest capítol que estiguin definides al Reglament de radiocomunicacions i al Conveni internacional sobre recerca i salvament marítims (SAR), 1979, en la forma en la qual s'hagi esmenat, tenen el significat que els donen l'esmenat Reglament i el Conveni SAR.»