

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 transmiseses 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.»

5. Després de la regla 5 existent, s'afegeix la nova regla 5-1 següent:

«Regla 5-1. *Identitats del Sistema Mundial de Socors i Seguretat Marítims.*

1. Aquesta regla és aplicable a tots els vaixells en tots els viatges.

2. Qualsevol govern contractant es compromet a garantir que es prenen mesures adequades per registrar les identitats del Sistema Mundial de Socors i Seguretat Marítims (SMSSM) i perquè els centres coordinadors de salvament puguin obtenir informació sobre aquestes identitats les vint-i-quatre hores del dia. Quan sigui procedent, les organitzacions internacionals que mantinguin un registre de les identitats han de rebre notificació dels governs contractants d'aquestes assignacions.»

Regla 13. *Fonts d'energia.*

6. Al paràgraf 8, després de «capítol», s'insereixen les paraules «inclòs el receptor de navegació a què es refereix la regla 18.».

Regla 15. *Prescripcions relatives a manteniment.*

7. Després del paràgraf 8 existent s'afegeix el nou paràgraf 9 següent:

«9. Les RLS per satèl·lit s'han de sotmetre a prova a intervals que no superin els dotze mesos per verificar tots els aspectes relatius a la seva eficàcia operacional, i s'ha de prestar atenció especial a l'estabilitat de la freqüència, la potència del senyal i la codificació. Això no obstant, en els casos en els quals sigui adequat i raonable, l'Administració pot ampliar aquest període a disset mesos. La prova es pot efectuar a bord del vaixell o en un centre aprovat de prova o servei.»

8. Després de la regla 17 existent, s'afegeix la nova regla 18 següent:

«Regla 18. *Actualització de la situació.*

Qualsevol equip bidireccional de comunicacions que es porti a bord d'un vaixell a què és aplicable aquest capítol i que sigui capaç d'incloure automàticament la situació del vaixell en l'alerta de socors, ha de rebre automàticament aquesta informació d'un receptor de navegació intern o extern, en cas que n'hi hagi. Si no s'ha instal·lat aquest receptor, la situació i l'hora en la qual es va determinar l'esmentada situació s'han d'actualitzar manualment a intervals que no passin de quatre hores quan el vaixell estigui navegant, de manera que aquesta informació estigui sempre llesta perquè l'equip la trameti.»

CAPÍTOL VI

Transport de càrregues

Regla 5. *Estiba i subjecció.*

9. El text actual que figura al paràgraf 6 se substitueix pel següent:

«6. Totes les càrregues, llevat de les sòlides i líquides a granel, s'han d'embarcar, estibar i subjectar durant tot el viatge de conformitat amb el que disposa el Manual de subjecció de la càrrega aprovat per l'Administració. Als vaixells amb espais de càrrega rodada, d'acord amb la definició que

en fa la regla II-2/3.14, la subjecció de les càrregues esmentades, de conformitat amb el que estipula el Manual de subjecció de la càrrega, ha de concloure abans que el vaixell surti del lloc d'atracada. Les normes del Manual de subjecció de la càrrega han de ser equivalents com a mínim a les directrius pertinents elaborades per l'Organització.»

CAPÍTOL VII

Transport de mercaderies perilloses

Regla 5. *Documents.*

10. Se suprimeix el text actual del paràgraf 6.

Regla 6. *Prescripcions d'estiba.*

11. Se substitueix el títol d'aquesta regla per «estiba i subjecció».

12. S'agrega el següent nou paràgraf 6 a continuació de l'actual paràgraf 5:

«6. Totes les càrregues, llevat de les sòlides i líquides a granel, s'han d'embarcar, estibar i subjectar durant tot el viatge de conformitat amb el que disposa el Manual de subjecció de la càrrega aprovat per l'Administració. Als vaixells amb espais de càrrega rodada, d'acord amb la definició que en fa la regla II-2/3.14, la subjecció de les càrregues esmentades, de conformitat amb el que estipula el Manual de subjecció de la càrrega, ha de concloure abans que el vaixell surti del lloc d'atracada. Les normes del Manual de subjecció de la càrrega han de ser equivalents com a mínim a les directrius pertinents elaborades per l'Organització.»

Aquestes esmenes van entrar en vigor, de manera general i per a Espanya, l'1 de juliol de 2002, de conformitat amb el que disposen l'article VIII, b), vii), 2), del Conveni.

Es fa públic per a coneixement general.
Madrid, 25 de novembre de 2002.—El secretari general tècnic, Julio Núñez Montesinos.

24345 *CODI internacional de sistemes de seguretat contra el foc (Codi SSCI), adoptat el 5 de desembre de 2000 mitjançant la Resolució MSC. 98 (73).* («BOE» 299, de 14-12-2002.)

RESOLUCIÓ MSC. 98 (73)

(Aprovada el 5 de desembre de 2000)

Adopció del Codi internacional de sistemes de seguretat contra incendis

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,

Prenent nota de la revisió del capítol II.2 del Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (SOLAS), 1974 (d'ara endavant anomenat «el Conveni»),

Reconeixent la necessitat que la utilització dels sistemes de seguretat contra incendis que preveu el capítol II.2 revisat del Conveni continuï sent obligatòria,