

guridad» debidamente homologadas como único medio de alumbrado. Si se utiliza alguna herramienta para la apertura de puertas estancas, etc., habrá de ser de madera, cobre u otro material similar que no produzca chispas.

2.2. No se iniciará ningún trabajo a bordo sin antes comprobar por medio del correspondiente «explosímetro»—también de modelo homologado—la ausencia de gases inflamables no sólo en el lugar donde hayan de efectuarse los trabajos, sino también en los espacios contiguos.

2.3. Igualmente se prohibirá la utilización de aparatos eléctricos de cualquier clase, ventiladores, taladros, etc., antes de comprobar por el «explosímetro» que no existen gases inflamables en el lugar donde aquéllos hayan de instalarse. Una vez comprobada la inexistencia de riesgos, se activará la ventilación de todos los espacios con extractores o soplantes, en la forma que disponga la Inspección de Buques.

2.4. Se achicarán las sentinas y toda clase de tanques de combustibles, aceites, etc., utilizando para esta operación estaciones depuradoras fijas o flotantes, en la forma exigida por la Orden ministerial de 1 de junio de 1963 («Boletín Oficial del Estado» número 135), que fija normas para evitar la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos.

2.5. Una vez vaciados los tanques y dobles fondos, se mantendrán abiertos y llenos de agua salada limpia, en evitación de que la descomposición de materias orgánicas en agua estancada pueda producir gases inflamables y sólo se irán achicando a medida que vaya avanzando el desguace.

2.6. Las tuberías de achique, contra incendio, etc., deberán dejarse desconectadas por sus juntas de unión.

2.7. Se vigilará continuamente la posible pérdida de gases en las mangueras de los equipos de corte, en evitación de que al contacto con el aire puedan producir gases inflamables o que éstos se almacenen en determinados espacios. En este caso, antes de poner estos equipos en función, se efectuarán las comprobaciones a que se hace referencia en el punto 2.3.

2.8. Durante todo el desguace, la Empresa desguazadora habrá de disponer a bordo, o en el muelle en las cercanías del buque, de un equipo permanente de contra incendios listo para entrar en acción lo más rápidamente posible, que cumpla las condiciones siguientes:

2.8.1. Habrá de ser capaz de sofocar cualquier brote de incendio que pueda producirse a bordo, y su entidad será fijada, en cada caso, por la Comandancia de Marina, según las características especiales del puerto y de las posibles ayudas que se puedan recibir del exterior, caso de producirse un incendio, pero, como mínimo, deberá estar constituido por lo siguiente:

2.8.1.1. Dos bombas de agua salada de funcionamiento autónomo, capaces de proporcionar dos chorros de agua cada una y una presión mínima en la boca de cinco kilos por centímetro cuadrado.

2.8.1.2. Cuatro mangueras de 18 metros de longitud cada una, provistas de pulverizadores.

2.8.1.3. Dos extintores de incendio, transportables, de 136 litros de capacidad cada uno, de espuma o de su equivalente de carga seca.

2.8.1.4. Seis extintores portátiles de espuma o su equivalente en carga seca, de peso no superior a los 25 kilos.

2.8.1.5. Dos trajes incombustibles de asbesto, con los respectivos aparatos respiratorios de funcionamiento autónomo.

2.9. Para proceder a la varada de la «zapatilla» o parte residual del casco del buque, una vez efectuada la operación de desguace a flote, deberá solicitarse la oportuna autorización de la Comandancia de Marina, acreditando que dicha «zapatilla» y todos los espacios de los dobles fondos que puedan existir en la misma se encuentran limpios, cubiertos de serrín y sin que existan residuos de combustible que puedan contaminar las aguas del puerto.

3. Periódicamente, la Comandancia de Marina enviará un Oficial o Inspector a bordo del buque en desguace para comprobar el cumplimiento de cuantas medidas se establecen en esta Orden. En todo caso, la iniciación de los trabajos de desguace se efectuará ante la presencia de personal de la Inspección de buques.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 5 de marzo de 1966.—P. D., Leopoldo Boado.

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante y Directores generales de Navegación y de Buques.

ORDEN de 5 de marzo de 1966 sobre número de alumnos de Náutica y Máquinas que deben llevar los buques nacionales.

Ilustrísimos señores:

La escasez de buques de propulsión a vapor en nuestra flota mercante es causa de que a los alumnos de Máquinas les resulte cada vez más difícil conseguir plaza en ellos para realizar sus prácticas de mar, con el consiguiente retraso en el desarrollo de sus estudios.

Con el fin de solventar este inconveniente, es necesario, sin variar el número total de embarcados, modificar la distribución de los alumnos de Náutica y Máquinas en los buques de propulsión a vapor, dado que los primeros pueden cumplir sus prácticas de mar en buques de cualquier sistema de propulsión.

En su virtud, este Ministerio, previo informe del Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y de Pesca Marítima, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, tiene a bien disponer:

Primero.—Se modifica el artículo primero de la Orden ministerial de este Departamento de fecha 13 de marzo de 1957 («Boletín Oficial del Estado» número 83), por la que se fija el número de agregados alumnos de Náutica o de Máquinas de que han de ir dotados todos los buques españoles, según su arqueo, que quedará redactado en la forma siguiente:

El número de agregados alumnos de Náutica o de Máquinas de que han de ir dotados, sin excepción, todos los buques nacionales, según su arqueo y medio de propulsión, será el siguiente:

Medio de propulsión	Tonelaje de registro bruto			
	De 1.000 a 2.500	De más de 2.500 a 4.000	De más de 4.000 a 10.000	Mayores de 10.000
Motor	Un alumno de Náutica o de Máquinas.	Un alumno de Náutica y otro de Máquinas.	Dos alumnos de Náutica y dos de Máquinas.	Tres alumnos de Náutica y dos de Máquinas.
Vapor	Un alumno de Máquinas.	Dos alumnos de Máquinas.	Un alumno de Náutica y tres de máquinas.	Dos alumnos de Náutica y tres de máquinas.

Segundo.—El tiempo de permanencia en prácticas para los alumnos de Máquinas en buques de vapor se limitará exclusivamente a los cien días que dispone en su segundo párrafo el artículo 10 de la Orden ministerial de 23 de marzo de 1965 («Boletín Oficial del Estado» número 118) por la que se establecen los cursos y programas de la Carrera de Náutica.

Tercero.—A partir de la fecha de la publicación de la presente Orden ministerial y a medida que vayan finalizando sus prácticas de mar, los alumnos de Náutica actualmente emba-

cados en los buques de vapor deberán ser sustituidos por los alumnos de Máquinas que fija el apartado primero.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y cumplimiento.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 5 de marzo de 1966.—P. D., Leopoldo Boado.

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante y Directores generales de Navegación e Instrucción Marítima.