

### 6. Otras hipótesis

Una Administración o un Gobierno contratante en nombre de la Administración podrá autorizar a apartarse de los supuestos del presente Código en los casos en que lo consideren justificado, teniendo en cuenta las disposiciones relativas a la carga o a los medios estructurales, y a condición de que se satisfagan los criterios de estabilidad enunciados en A 7. Cuando se conceda la autorización prevista en la presente regla, los pormenores correspondientes figurarán en el documento de autorización o entre los datos de carga de grano.

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 1994, de conformidad con lo establecido en el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 13 de junio de 1994.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

**15124 ENMIENDAS al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Londres 1 de noviembre de 1974), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio de 1980, aprobadas en 23 de mayo de 1991 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 59 período de sesiones.**

RESOLUCION MSC.22(59)  
(Aprobada el 23 de mayo de 1991)

### APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

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 del artículo VIII b) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en adelante llamado «el Convenio», artículo que trata de los procedimientos de enmienda al anexo del Convenio, no referida a las disposiciones del capítulo I,

Habiendo examinado en su 59 período de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas o distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

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

2. *Decide* de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1993 a menos que, antes de esa 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 tonelaje bruto de la 1.ª flota mercante mundial, hayan puesto objeciones a las enmiendas;

3. *Invitan* 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 enero de 1994, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. *Pide* al Secretario General que de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

5. *Pide además* al Secretario General que envíe copias de la resolución a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

### ANEXO

#### Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en su forma enmendada

#### CAPITULO II-2

#### Construcción-prevención, detección y extinción de incendios

#### Regla 20. Planos de lucha contra incendios.

El título actual se sustituye por el siguiente:

«Planos y ejercicios de lucha contra incendios.»

Después del título se intercala el texto siguiente:

«(Esta regla es aplicable a todos los buques).»

Después del párrafo 2 se añade el nuevo párrafo 3 siguiente:

«3. Los ejercicios de lucha contra incendios se realizarán de conformidad con lo dispuesto en la regla III/18.»

#### Regla 21. Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios.

Después del título se añade el texto siguiente:

«(Esta regla es aplicable a todos los buques).»

El texto actual de esta regla se sustituye por el siguiente:

«Los dispositivos de extinción de incendios se mantendrán en buen estado de funcionamiento y listos para su empleo inmediato en cualquier momento.»

#### Regla 28. Medios de evacuación.

Después del título se inserta el texto siguiente:

«(El párrafo 1.8 de esta regla es aplicable a los buques construidos el 1 de enero de 1994 o posteriormente).»

Se agrega el siguiente nuevo subpárrafo 1.8 a continuación del subpárrafo 1.7 existente.

«9. Cuando los espacios públicos abarquen tres o más cubiertas y contengan materiales combustibles como mobiliario, y espacios cerrados como tiendas, despachos y restaurantes, cada nivel del espacio tendrá dos medios de evacuación, uno de los cuales tendrá acceso directo a un medio de evacuación vertical cerrado que cumpla con las prescripciones del párrafo 5.»

**Regla 32. Sistemas de ventilación.**

Después del título se inserta el texto siguiente:

«(El párrafo 1.7 de esta regla es aplicable a los buques construidos el 1 de enero de 1994 o posteriormente.)»

Se inserta el nuevo párrafo 1.7 siguiente entre los párrafos 1.6 y 2 existentes:

«1.7 cuando los espacios públicos abarquen tres o más cubiertas expuestas y contengan materiales combustibles como mobiliario, y espacios cerrados como tiendas, despachos y restaurantes, estarán equipados con un sistema de extracción de humo. El sistema de extracción de humo será activado por el sistema de detección de humo prescrito y se podrá accionar manualmente. El tamaño de los ventiladores será tal que permita extraer todo el humo acumulado en el espacio en diez minutos como máximo.»

**Regla 36. Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios. Sistemas automáticos de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios.**

Después del título se inserta el texto siguiente:

«(El párrafo 2 es aplicable a los buques construidos el 1 de enero de 1994 o posteriormente.)»

El párrafo existente pasa a ser el párrafo 1, y se agrega a continuación el siguiente nuevo párrafo 2:

«2. Cuando los espacios públicos abarquen tres o más cubiertas expuestas y contengan materiales combustibles como mobiliario, y espacios cerrados como tiendas, despachos y restaurantes, toda la zona vertical principal que contenga el espacio estará protegida por un sistema automático de rociadores que cumpla con lo prescrito en la regla 12.»

**Regla 40. Patrullas y sistemas de detección de incendios, alarma y altavoces.**

Después del título se inserta el texto siguiente:

«(El párrafo 7 es aplicable a los buques construidos el 1 de enero de 1994 o posteriormente.)»

Se agrega el siguiente nuevo párrafo 7 a continuación del párrafo 6 existente:

«7. Cuando los espacios públicos abarquen tres o más cubiertas expuestas y contengan materiales combustibles como mobiliario y espacios cerrados como tiendas, despachos y restaurantes, toda la zona vertical principal que contenga el espacio estará protegida con un sistema de detección de humo que cumpla con lo prescrito en la regla 13, con excepción del párrafo 1.9.»

**CAPITULO III****Dispositivos y medios de salvamento****Regla 18. Formación y ejercicios periódicos relativos al abandono del buque.**

El título y texto actuales de esta regla se sustituyen por lo siguiente:

**«Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia.**

1. Esta regla es aplicable a todos los buques.

2. Manuales. En cada comedor y local de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación habrá un manual de formación que cumpla con lo prescrito en la regla 5.1.

3. Llamadas y ejercicios periódicos:

3.1 Cada uno de los tripulantes participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. Los ejercicios de la tripulación se realizarán dentro de las veinticuatro horas siguientes a la salida de un puerto, si más del 25 por 100 de los tripulantes no ha participado en ejercicio de abandono del buque y de lucha contra incendios a bordo del buque de que se trate durante un mes con anterioridad a esa salida. Para las clases de buques en que esto resulte imposible, la Administración podrán aceptar procedimientos que sean al menos equivalentes.

3.2 En un buque que realice un viaje internacional que no sea un viaje internacional corto, las llamadas a los pasajeros se efectuarán dentro de las veinticuatro horas siguiente al embarco. Se darán instrucciones a los pasajeros acerca de la utilización de los chalecos salvavidas y de cómo deben actuar en caso de emergencia. Si sólo embarca un número reducido de pasajeros en un puerto después de efectuada la llamada, bastará con que, en lugar de efectuar otra llamada, se señalen a la atención de estos pasajeros las instrucciones para casos de emergencia que figuran en las reglas 8.2 y 8.4.

3.3 En un buque que realice un viaje internacional corto, si al salir de puerto no se efectúa una llamada a los pasajeros, se señalarán a la atención de éstos las instrucciones para casos de emergencia que figuran en las reglas 8.2 y 8.4.

3.4 Cada ejercicio de abandono del buque comprenderá:

1. La convocación de los pasajeros y de la tripulación a los puestos de reunión por medio del sistema de alarma prescrito en la regla 6.4.2 y la comprobación de que quedan enterados de lo relativo a la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones.

2. La prestación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones.

3. La comprobación de que los pasajeros y la tripulación llevan indumentaria adecuada.

4. La comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas.

5. El arriado al menos de un bote salvavidas tras los preparativos necesarios para la puesta a flote.

6. Las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas.

7. El accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas.

3.5 Dentro de lo posible se arriarán, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 3.4.5, botes salvavidas distintos en ejercicios sucesivos.

3.6 Cada uno de los botes salvavidas, llevando a bordo la dotación que tenga asignada, se pondrá a flote y maniobrá en el agua por lo menos una vez cada tres meses durante la realización de un

ejercicio de abandono del buque. La Administración podrá permitir a los buques que realicen viajes internacionales cortos, cuyos medios de atraque en puerto y cuyas modalidades de tráfico impidan poner a flote los botes salvavidas por una banda, que no pongan a flote los botes salvavidas por esa banda. No obstante, todos los botes salvavidas se arriarán por lo menos una vez cada tres meses y se pondrán a flote por lo menos una vez al año.

3.7 En la medida de lo razonable y posible, los botes de rescate que no sean botes salvavidas también utilizados como botes de rescates, se pondrán a flote todos los meses llevando a bordo la dotación que tengan asignada y se maniobrarán en el agua. En todo caso se dará cumplimiento a esta prescripción al menos una vez cada tres meses.

3.8 Si los ejercicios de puesta a flote de los botes salvavidas y botes de rescate se efectúan con el buque en movimiento, se hará esto, por los peligros que ello entraña, sólo en aguas abrigadas y bajo la supervisión de un oficial que tenga experiencia en tales ejercicios.

3.9 En todo ejercicio de abandono del buque se probará el alumbrado de emergencia necesario para realizar las reuniones y el abandono.

3.10 Cada ejercicio de lucha contra incendios comprenderá:

1. La reunión en los puestos pertinentes y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones prescritos por la regla 8.3 para caso de incendio.

2. La puesta en marcha de una bomba contraincendios utilizando por lo menos los dos chorros de agua prescritos de modo que se vea que el sistema se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

3. La comprobación de los equipos de bombero y del resto del equipo individual de salvamento.

4. La comprobación del equipo de comunicaciones pertinente.

5. La comprobación del funcionamiento de las puertas estancas, de las puertas contraincendios.

6. La comprobación de los procedimientos necesarios para el abandono del buque.

3.11 Los ejercicios de lucha contra incendios se organizarán de forma que se tenga debidamente en cuenta el procedimiento habitual en los diversos casos de emergencia que puedan presentarse según el tipo de buque y la carga que transporte.

3.12 El equipo utilizado en los ejercicios se volverá inmediatamente a poner en condiciones operacionales y cualquier fallo o defecto descubierto durante el ejercicio se subsanará lo antes posible.

3.13 Los ejercicios de lucha contra incendios se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido una emergencia.

4. Formación e instrucciones impartidas a bordo:

4.1 A todo nuevo tripulante se le darán formación e instrucciones a bordo lo antes posible y desde luego no más de dos semanas después de su incorporación al buque, respecto de la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de supervivencia, y de los dispositivos de extinción de incendios. No obstante, si el tripulante se halla adscrito al buque en comisión de servicio según

el programa de turnos regulares, recibirá esa formación a más tardar dos semanas después de la fecha en que por primera vez se incorporó al buque. Podrán darse instrucciones por separado acerca de diferentes partes de los dispositivos de extinción de incendios del buque, pero en un plazo de dos meses se habrán dado instrucciones sobre todos ellos.

4.2 Todo tripulante recibirá instrucciones entre las que figurarán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

1. El manejo y la utilización de las balsas salvavidas inflables del buque.

2. Problemas planteados por la hipotermia, el tratamiento de primeros auxilios indicado en casos de hipotermia y otros procedimientos apropiados de administración de primeros auxilios.

3. Cualesquiera instrucciones especiales que se necesiten para utilizar los dispositivos de salvamento que lleve el buque con mal tiempo y mala mar.

4. El manejo y la utilización de los dispositivos de extinción de incendios.

4.3 A intervalos que no excedan de cuatro meses se impartirá formación en la utilización de balsas salvavidas de pescante, a bordo de todo buque provisto de tales pescantes. Siempre que sea posible, esto comprenderá el inflado y el arriado de una balsa salvavidas. Esta podrá ser una balsa especial, destinada únicamente a la formación, que no forme parte del equipo de salvamento del buque; dicha balsa especial habrá de estar claramente marcada.

5. Anotaciones.

Se notarán en el diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en que se efectúen las llamadas y pormenores de los ejercicios de abandono del buque y de los de lucha contra incendios, de los ejercicios con otros dispositivos de salvamento y de la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectúa en su totalidad una llamada, un ejercicio o una sesión de formación, se hará contar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias que concurrieron y el alcance de la llamada, el ejercicio o la sesión de formación que se llevó a cabo.»

## CAPITULO V

### Seguridad de la navegación

Regla 17. *Escalas de práctico y escalas mecánicas de práctico.*

El título y texto actuales de esta regla se sustituyen por lo siguiente:

«Medios para el transbordo de prácticos.

a) Ambito de aplicación.

i) Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que hayan de tomar práctico irán provistos de medios para efectuar el transbordo de prácticos.

ii) El equipo y los medios para el transbordo de prácticos que se instalen el 1 de enero de 1994 o posteriormente cumplirán con las prescripciones de la presente regla, y se tendrán debidamente

en cuenta las normas aprobadas por la Organización.

iii) El equipo y los medios para el transbordo de prácticos que haya instalados en los buques antes del 1 de enero de 1994 cumplirán al menos con las prescripciones de la regla 17 en vigor antes de esa fecha, y se tendrán debidamente en cuenta las normas aprobadas por la Organización antes de dicha fecha.

iv) El equipo y los medios que se repongan después del 1 de enero de 1994 cumplirán, siempre que sea razonable y factible, con las prescripciones de la presente regla.

#### b) Asuntos generales.

i) Todos los medios destinados a facilitar el transbordo de prácticos estarán concebidos de modo que éstos puedan embarcar y desembarcar con seguridad. Los dispositivos se conservarán limpios y correctamente estibados, siendo objeto del adecuado mantenimiento y de inspecciones regulares a fin de garantizar que se pueden utilizar en condiciones de seguridad. Los dispositivos se utilizarán exclusivamente para el embarco y desembarco de personal.

ii) La colocación de los medios para el transbordo del práctico y la maniobra de embarco y desembarco serán vigilados por un oficial del buque que disponga de medios de comunicación con el puente, quien dispondrá también lo necesario para acompañar al práctico sin riesgo desde el punto de acceso hasta el puente de navegación y viceversa. El personal que intervenga en la colocación y maniobra de cualquier equipo mecánico habrá sido adiestrado y deberá conocer las medidas de seguridad que quepa adoptar. El equipo será sometido a prueba antes de utilizarlo.

#### c) Medios para el transbordo.

i) Se dispondrán los medios necesarios para que el práctico pueda embarcar y desembarcar con seguridad por ambos costados del buque.

ii) En todos los buques en que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso a los mismos o salida de éstos sea superior a 9 metros, y cuando se tenga el propósito de que los prácticos embarquen y desembarquen con la ayuda de una escala real, elevadores mecánicos de práctico u otro medio igualmente seguro y cómodo en combinación con una escala de práctico, se deberá llevar tal equipo en ambas bandas, a menos que éste pueda ser trasladado de una banda a la otra.

iii) Se habilitarán medios seguros y cómodos de acceso y salida del buque consistentes en:

1. Una escala de práctico, cuando no sea necesario trepar menos de 1,5 metros ni más de 9 metros desde la superficie del agua, colocada y fijada de modo que:

aa) Quede a resguardo de cualquier posible descarga del buque.

bb) Quede situada en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central del buque.

cc) Cada peldaño esté asentado firmemente contra el costado del buque; cuando haya elementos estructurales del buque, tales como cintones, que impidan el cumplimiento de esta disposición, se habilitarán los medios necesarios para garantizar de manera satisfactoria a juicio de la Administra-

ción el embarco y desembarco de las personas en condiciones de seguridad.

dd) La escala, de un solo tramo, baste para alcanzar el agua desde el lugar de acceso o salida del buque, y se tomen las medidas necesarias para que esta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque y con una escora a la banda contraria de 15 °; los puntos de sujeción reforzados, los grilletes y los cabos de sujeción serán al menos tan resistentes como los cabos laterales.

2. Una escala real en combinación con la escala de práctico, u otro medio igualmente seguro y cómodo, siempre que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso al buque sea superior a 9 metros. La escala real se emplazará orientada hacia popa. Cuando se utilice, su extremo inferior quedará firmemente apoyado contra el costado en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central y alejado de toda descarga, o bien

3. Un elevador mecánico de práctico colocado de modo que quede en la parte del buque en que los costados son paralelos y, en la medida de lo posible, dentro de la mitad central y alejado de toda descarga.

#### d) Acceso a la cubierta del buque.

Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro, cómodo y expedito de toda persona que embarque o desembarque, entre la parte alta de la escala de práctico, la escala real u otro medio y la cubierta del buque. Cuando tal paso se efectúe a través de:

i) Una porta abierta en la barandilla o amurada, se colocarán asideros adecuados.

ii) Una escala de amurada, se fijarán dos candeleros rígidamente a la estructura del buque por su base o por un punto próximo a éste, y por un punto superior. La escala de amurada se afirmará al buque de modo seguro para impedir que se revire.

#### e) Portas del costado del buque.

Las portas del costado del buque utilizadas para el transbordo de prácticos no abrirán hacia fuera.

#### f) Elevador mecánico de práctico:

i) El elevador mecánico de práctico y su equipo auxiliar serán de un tipo aprobado por la Administración. Estará proyectado de modo que funcione como una escala móvil para izar y bajar a una persona por el costado del buque, o como una plataforma para izar y bajar a una o varias personas al costado del buque. Estará proyectado y construido de tal modo que asegure que el práctico puede embarcar y desembarcar, y pasar del elevador a la cubierta y viceversa, todo ello de manera segura. El acceso se efectuará directamente a través de una plataforma protegida eficazmente por un pasamanos.

ii) Se dispondrá de un equipo manual que permita bajar o recoger a la(s) persona(s) transportada(s) y se lo mantendrá listo para ser utilizado en caso de fallar la energía.

iii) El elevador se fijará con firmeza a la estructura del buque. El afirmado del elevador no se hará nunca solamente al pasamanos del buque. Para los elevadores de tipo portátil se colocarán a cada

banda del buque puntos de fijación adecuados y sólidamente aferrados.

iv) Si en la posición del elevador hay instalada una defensa, ésta se rebajará lo suficiente para que el elevador pueda operar contra el costado del buque.

v) Próxima al elevador se tendrá lista para uso inmediato una escala de práctico que permita el acceso a ella desde cualquier punto del recorrido del elevador. La escala de práctico habrá de poder alcanzar el agua desde su lugar de acceso al buque.

vi) En el costado del buque se indicará la posición en que se arriará el elevador.

vii) Para el elevador portátil se dispondrá un lugar de estiba adecuadamente protegido. Con tiempo muy frío, para evitar el riesgo de formación de hielo, sólo se instalará el elevador portátil cuando su utilización sea inminente.

g) Equipo conexo.

i) Se tendrá a mano y listo para su utilización inmediata para el transbordo de personas el siguiente equipo conexo:

1) Dos guardamancebos firmemente sujetos al buque, si lo pide el práctico, de diámetro no inferior a 28 milímetros.

2) Un aro salvavidas con una luz de encendido automático.

3) Una guía.

ii) Cuando lo exija el párrafo d), se colocarán candeleros y escalas de amurada.

h) Alumbrado.

Habrà alumbrado para iluminar los medios de transbordo en el costado, la parte de la cubierta por donde embarque o desembarque cualquier persona y los mandos del elevador mecánico del práctico.»

## CAPITULO VI

El título y texto del capítulo VI se sustituyen por lo siguiente:

### «TRANSPORTE DE CARGAS

#### PARTE A

#### Disposiciones generales

##### Regla 1. *Ambito de aplicación.*

1. El presente capítulo regirá el transporte de cargas (excepto líquidos y gases a granel y los aspectos del transporte ya tratados en otros capítulos) que, debido a los riesgos particulares que entrañan para los buques y las personas a bordo, puedan requerir precauciones especiales en todos los buques a los que se apliquen las presentes reglas y en los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas. Sin embargo, si la Administración considera que el viaje se efectúa en aguas abrigadas y en condiciones que hacen irrazonable o innecesaria la aplicación de cualquiera de las prescripciones que figuran en las partes A o B del presente capítulo, podrá adoptar otras medidas eficaces para garantizar la seguridad exigida respecto de los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas.

2. Como complemento de lo dispuesto en las partes A y B del presente capítulo, cada Gobierno Con

tratante se asegurará de que se facilita la información adecuada sobre las cargas y la estiba y sujeción de las mismas, especificando, en particular, las precauciones necesarias para el transporte sin riesgos de tales cargas.

##### Regla 2. *Información sobre la carga.*

1. El expedidor facilitará al capitán o a su representante información apropiada sobre la carga con tiempo suficiente antes del embarque para que puedan tomarse las precauciones necesarias para su estiba adecuada y su transporte sin riesgo. Tal información se confirmará por escrito y mediante los oportunos documentos de expedición antes de embarcar la carga en el buque.

2. La información sobre la carga deberá incluir:

1. En el caso de la carga general y de la transportada en unidades de carga, una descripción general de la carga, la masa bruta de la carga o de las unidades de carga y las propiedades especiales de la carga que sean pertinentes.

2. En el caso de las cargas a granel, datos relativos al factor de estiba de la carga, los procedimientos de enrasado y, si se trata de concentrados y otras cargas que puedan licuarse, información adicional en forma de un certificado del contenido de humedad de la carga y su límite de humedad admisible para el transporte.

3. En el caso de una carga a granel que no esté clasificada de conformidad con lo dispuesto en la regla VII/2, pero cuyas propiedades químicas puedan constituir un riesgo potencial, además de la información exigida en los subpárrafos procedentes, datos relativos a sus propiedades químicas.

3. Antes de embarcar unidades de carga a bordo de un buque, el expedidor se cerciorará de que la masa bruta de dichas unidades coincide con la masa bruta declarada en los documentos de embarque.

##### Regla 3. *Equipo analizador de oxígeno y detector de gas.*

1. Cuando se transporte a granel una carga que pueda emitir un gas tóxico o inflamable, o causar que se agote el oxígeno en el espacio de carga, se dispondrá un instrumento apropiado para medir la concentración de gas o de oxígeno en el aire, acompañado de instrucciones detalladas sobre el modo de utilizarlo. Dicho instrumento habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

2. La Administración tomara medidas para que las tripulaciones de los buques reciban formación sobre el uso de tales instrumentos.

##### Regla 4. *Utilización de plaguicidas en los buques.*

Se tomarán precauciones apropiadas de seguridad cuando se utilicen plaguicidas en los buques, especialmente si se trata de fumigar.

##### Regla 5. *Estiba y sujeción.*

1. La carga y las unidades de carga transportadas en cubierta o bajo cubierta se embarcarán, estibarán y sujetarán de modo apropiado para impedir en la medida de lo posible, durante todo el viaje que el buque y las personas a bordo sufran daños o corran riesgos y que la carga caiga al mar.

2. La carga transportada en unidades de carga irá arrumada y sujeta dentro de dichas unidades de modo apropiado para impedir durante todo el viaje

que el buque y las personas a bordo sufran daños o corran riesgos.

3. Se tomarán precauciones apropiadas durante el embarque y el transporte de cargas pesadas y de cargas de dimensiones anormales para garantizar que el buque no sufra daños estructurales y para mantener una estabilidad adecuada durante todo el viaje.

4. Se tomarán precauciones apropiadas durante el embarque y el transporte de unidades de carga en buques de transbordo rodado, especialmente con respecto a los medios de sujeción a bordo de tales buques y en las unidades de carga, y a la resistencia de los puntos y trincas de sujeción.

5. Una vez cargados, los contenedores no deberán exceder del peso bruto máximo indicado en la placa de aprobación relativa a la seguridad, prescrita en el Convenio sobre seguridad de los contenedores (CSC).

## PARTE B

### Disposiciones especiales aplicables a las cargas a granel que no sean grano

#### Regla 6. *Aceptabilidad para el embarque.*

1. Antes de embarcar carga a granel, el capitán deberá disponer de información completa sobre la estabilidad del buque y la distribución de la carga en las condiciones de carga normales. El método para facilitar esa información habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

2. Los concentrados u otras cargas que puedan licuarse sólo se aceptarán para el embarque cuando su contenido efectivo de humedad sea inferior a su límite de humedad admisible para el transporte. Sin embargo, podrán aceptarse para embarque concentrados y otras cargas que pueden licuarse aun cuando su contenido de humedad exceda del límite arriba indicado, a condición de que se tomen medidas de seguridad que garanticen, a juicio de la Administración, una estabilidad adecuada aunque se produzca corrimiento de la carga, y siempre que el buque tenga una integridad estructural adecuada.

3. Antes de embarcar carga a granel que no sea carga clasificada conforme a lo dispuesto en la regla VII/2, pero cuyas propiedades químicas puedan constituir un riesgo, se tomarán las precauciones necesarias para efectuar el transporte de dicha carga en condiciones de seguridad.

#### Regla 7. *Estiba de la carga a granel.*

1. Las cargas a granel se embarcarán y enrasarán de modo que queden aceptablemente niveladas, según sea preciso, hasta los límites del espacio de carga, a fin de reducir al mínimo riesgo de corrimiento y garantizar el mantenimiento de una estabilidad adecuada durante todo el viaje.

2. Cuando la carga a granel se transporte en entrepuente, se cerrarán las escotillas de éstos en los casos en que la información sobre la carga indique que la estructura del fondo estaría sometida a esfuerzos inaceptables si se dejasen abiertas. Se enrasará la carga de modo que quede aceptablemente nivelada y extendida de banda a banda o sujeta mediante divisiones longitudinales adicionales de resistencia suficiente. Se respetará el límite

de seguridad para el transporte de carga en los entrepuentes a fin de garantizar que la estructura de cubierta no quede sobrecargada.

## PARTE C

### Transporte de grano

#### Regla 8. *Definiciones.*

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

1. "Código internacional para el transporte de grano": El Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC. 23(59) y en la forma en que pueda ser enmendado por la Organización, a condición de que tales enmiendas sean aprobadas, puestas en vigor y llevadas a efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables al anexo en lo no referente al capítulo I.

2. "Grano": término que comprende trigo, maíz, avena, centeno, cebada, arroz, legumbres secas, semillas y derivados correspondientes de características análogas a las del grano en estado natural.

#### Regla 9. *Prescripciones relativas a los buques de carga que transporten grano.*

1. Además de cualquier otra prescripción de las presentes reglas que resulte aplicable, todo buque de carga que transporte grano cumplirá con lo dispuesto en el Código internacional para el transporte de grano y tendrá el documento de autorización que se prescribe en ese Código. A los efectos de la presente regla, se considerará que las prescripciones del Código son obligatorias.

2. No se cargará grano en ningún buque que no tenga dicho documento de autorización hasta que el capitán demuestre a la Administración, o al Gobierno Contratante del puesto de carga en nombre de aquélla, que en las condiciones de carga propuestas el buque cumple con las prescripciones del Código internacional para el transporte de grano.»

## CAPITULO VII

### Transporte de mercancías peligrosas

#### Regla 5. *Documentos.*

El texto actual del párrafo 3 de esta regla se sustituye por los siguientes párrafos 3, 4 y 5:

«3. La persona responsable de la arrumazón de mercancías peligrosas en un contenedor o un vehículo de carretera facilitará un certificado firmado de arrumazón del contenedor o una declaración firmada de arrumazón del vehículo que haga constar que el cargamento de la unidad ha sido adecuadamente arrumado y afianzado y que se han cumplido todas las prescripciones aplicables de transporte. Tal certificado o declaración podrá combinarse con los documentos mencionados en el párrafo 2.

4. Cuando haya motivo fundado para sospechar que un contenedor o un vehículo de carretera en que vayan arrumadas mercancías peligrosas no se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 2 ó 3, o cuando no se disponga de un certificado de arrumazón del contenedor o una declaración de arrumazón del

vehículo, no se aceptará para embarque dicho contenedor o vehículo.

5. Todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en la regla 2, indique las mercancías peligrosas embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la partida se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o la organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.»

Después de la regla 7 se intercala la nueva regla 7-1 siguiente:

«Regla 7-1. *Notificación de sucesos en que inter vengan mercancías peligrosas.*

1. Cuando se produzca un suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos, el capitán o cualquier otra persona que esté al mando del buque notificará los pormenores de tal suceso, sin demora y con los mayores detalles posibles, al Estado ribereño más próximo. La notificación estará basada en las directrices y los principios generales aprobados por la Organización.

2. En caso de que el buque a que se hace referencia en el párrafo 1 sea abandonado, o en caso de que un informe procedente de ese buque esté incompleto o no pueda recibirse, el propietario, el fletador, el gestor naval o el armador del buque, o sus agentes, asumirán en la mayor medida posible las obligaciones que, con arreglo a lo dispuesto en esta regla, recaen en el capitán.»

Las presente Enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 1994, de conformidad con lo establecido en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio.

Lo que hace público para conocimiento general.

Madrid, 13 de junio de 1994.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

## MINISTERIO DE JUSTICIA E INTERIOR

**15125** REAL DECRETO 1183/1994, de 3 de junio, por el que se crea un Registro Civil Consular en Andorra la Vella.

El artículo 67 del Reglamento del Registro Civil establece en su segundo párrafo una norma especial de competencia territorial en virtud de la cual la competencia del Registro Civil de La Seu d'Urgell se extiende, en cuanto a súbditos españoles, al territorio de Andorra. Esta regla singular obedecía al «status» especialísimo de este territorio, pero hoy no tiene razón de ser después de la aprobación de la nueva Constitución Andorrana, de la creación de una Embajada de España en el nuevo Estado y del establecimiento de una Oficina Consular, con categoría de Consulado General, en Andorra la Vella. En efecto, por imperativo del artículo 10.2 de la Ley

del Registro Civil, a este Consulado General deben corresponder las funciones propias de todo Registro Consular.

En su virtud, a propuesta del señor Ministro de Justicia e Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de junio de 1994,

DISPONGO:

Artículo único.

Se crea un Registro Civil Consular en Andorra la Vella, a cargo del Cónsul general en esta ciudad.

Disposición derogatoria única.

Queda suprimido el párrafo segundo del artículo 67 del Reglamento del Registro Civil, aprobado por Decreto de 14 de noviembre de 1958.

Disposición final única.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día 1 de septiembre de 1994.

Dado en Madrid a 3 de junio de 1994.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Justicia e Interior,

JUAN ALBERTO BELLOCH JULBE

## MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**15126** ORDEN de 16 de junio de 1994 por la que se determinan los representantes de la Administración General del Estado en el Comité Interterritorial de Estadística.

La Ley 12/1989, de 9 de mayo, de la Función Estadística Pública establece que el Comité Interterritorial de Estadística estará integrado, entre otros, por el número de representantes de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales que reglamentariamente se determinen, disponiendo que éstos tendrán un número de votos igual al del conjunto de representantes de las Comunidades Autónomas.

Como consecuencia de lo dispuesto en el Real Decreto 907/1994, de 5 de mayo, de reestructuración de los departamentos ministeriales resulta necesario adecuar la composición del Comité Interterritorial de Estadística respecto a la representación de la Administración General del Estado.

Consecuentemente, y en virtud de lo establecido en el apartado 2 del artículo único del Real Decreto 264/1992, de 20 de marzo, por el que se modifica la disposición adicional del Real Decreto 1036/1990, de 27 de julio, relativa a la composición del Comité Interterritorial de Estadística, dispongo:

Primero.—A los efectos previstos en el artículo 42.1 de la Ley 12/1989 de 9 de mayo, de la Función Estadística Pública, serán representantes estatales en el Comité Interterritorial de Estadística los tres Directores generales del Instituto Nacional de Estadística, el Subdirector general de Coordinación y Planificación Esta-