

principalmente al transporte de carga seca a granel, incluso tipos como los mineraleros y los buques de carga combinados.

7. "Unidad móvil de perforación mar adentro": Toda nave apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración o a la explotación de los recursos naturales del subsuelo de los fondos marinos, tales como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.

8. "Naves de gran velocidad": Una nave de gran velocidad como se define en la regla X/1.2.

#### REGLA 2

##### *Ámbito de aplicación*

1. El presente capítulo es aplicable a los buques que se indican a continuación, cualquiera que sea su fecha de construcción:

1. Los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, a más tardar el 1 de julio de 1998;

2. Petroleros, buques quimiqueros, buques gaseros, buques graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueado bruto igual o superior a 500, a más tardar el 1 de julio de 1998, y

3. Otros buques de carga y las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueado bruto igual o superior a 500, a más tardar el 1 de julio del 2002.

2. El presente capítulo no será aplicable a los buques de Estado destinados a fines no comerciales.

#### REGLA 3

##### *Prescripciones relativas a la gestión de la seguridad*

1. La compañía y el buque cumplirán las prescripciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

2. El buque será explotado por una compañía a la que se haya expedido el documento demostrativo de cumplimiento mencionado en la regla 4.

#### REGLA 4

##### *Certificación*

1. Se expedirá un documento demostrativo de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad. Este documento será expedido por la Administración, por una organización reconocida por la Administración o, a petición de la Administración, por otro Gobierno contratante.

2. Se conservará a bordo una copia de dicho documento de modo que el Capitán, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación.

3. La Administración o las organizaciones reconocidas por ella expedirán a los buques un certificado llamado "Certificado de gestión de la seguridad". Antes de expedir dicho certificado la Administración o la organización reconocida por ella verificará que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

#### REGLA 5

##### *Mantenimiento de las condiciones*

El sistema de gestión de la seguridad será mantenido de conformidad con las disposiciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

#### REGLA 6

##### *Verificación y supervisión*

1. La Administración, otro Gobierno contratante a petición de la Administración o una organización autorizada por la Administración, verificará periódicamente el funcionamiento correcto del sistema de gestión de la seguridad del buque.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente regla, todo buque al que se le haya expedido un certificado, de conformidad con lo dispuesto en la regla 4.3, estará sujeto a supervisión, conforme a lo dispuesto en la regla XI/4. A tal fin, ese certificado será considerado como un certificado expedido en virtud de las reglas I/12 o I/13.

3. En caso de que cambie el Estado de abanderamiento o la compañía, se adoptarán medidas transitorias especiales, de conformidad con las directrices elaboradas por la organización.»

Las presentes enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1998, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII.b).vii).2 del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 5 de mayo de 1998.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

**11146** *ENMIENDAS de 1994 al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), aprobadas de conformidad con el artículo VIII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio de 1980), por Resolución MSC.32 (63) adoptada el 23 de mayo de 1994.*

#### **APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (CÓDIGO CIG)**

*Resolución MSC.32 (63) aprobada el 23 de mayo de 1994*

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 también la resolución MSC.5(48), mediante la cual el Comité aprobó el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG);

Recordando, asimismo, el artículo VIII, b), y la regla VII/11.1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, en su forma enmendada, que tratan del procedimiento de enmienda del Código CIG;

Deseando mantener actualizado el Código CIG; Habiendo examinado, en su 63.º período de sesiones, las enmiendas al código CIG propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII, b), i), del Convenio SOLAS,

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

2. Decide, de conformidad con el artículo VIII, b), vi), 2), bb), del Convenio SOLAS, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1998, 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 el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1998, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra;

4. Pide al Secretario general que, de conformidad con el artículo VIII, b), v), del Convenio SOLAS, 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 SOLAS;

5. Pide, además, al Secretario general que envíe copias de la resolución y de su anexo a los miembros de la organización que no sean Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS.

## ANEXO

### Enmiendas al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG)

Enmiendas relacionadas con la aplicación:

1. Sustitúyanse los párrafos 1.1.2 y 1.1.3 actuales por los siguientes:

«1.1.2 Salvo disposición expresa en otro sentido, el Código se aplicará a todo buque cuya quilla haya sido colocada, o que se encuentre en la fase en que:

1. Comienza la construcción, que puede identificarse como propia del buque, o

2. Ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es menor,

el 1 de julio de 1998 o posteriormente. Los buques construidos antes del 1 de julio de 1998 deberán cumplir lo dispuesto en la resolución MSC.5 (48), aprobada el 17 de junio de 1983, a reserva de las enmiendas introducidas por medio de la resolución MSC.30 (61), aprobada el 11 de diciembre de 1992.

1.1.3 Todo buque, independientemente de la fecha de construcción, que sea transformado en buque gasero el 1 de julio de 1998 o posteriormente, será considerado buque gasero construido en la fecha en que comience tal transformación.»

Enmiendas relacionadas con los límites de llenado:

2. Sustitúyase el capítulo 15 actual por el siguiente:

#### «CAPÍTULO 15

##### Límites de llenado de los tanques de carga

15.1 Generalidades:

15.1.1 Ningún tanque de carga tendrá un límite de llenado (FL) superior al 98 por 100 de su capacidad, a la temperatura de referencia, con las excepciones indicadas en 15.1.3.

15.1.2 El límite de carga máximo (LL) al cual se podrá llenar un tanque de carga quedará determinado por la fórmula siguiente:

$$LL = FL \frac{\rho_R}{\rho_L}$$

siendo:

LL = Límite de carga, expresado como porcentaje, que representa el volumen máximo de líquido admisible en función del volumen del tanque al cual se podrá llenar éste;

FL = Límite de llenado, según se define en 15.1.1 o 15.1.3;

$\rho_R$  = Densidad relativa de la carga a la temperatura de referencia; y

$\rho_L$  = Densidad relativa de la carga a la temperatura y presión de carga.

15.1.3 La Administración podrá autorizar un límite de llenado (FL) superior al límite del 98 por 100 especificado en 15.1.1 a la temperatura de referencia, teniendo en cuenta la configuración del tanque, la disposición de las válvulas aliviadoras de presión, la precisión obtenida en la indicación de nivel y de temperatura, y la diferencia existente entre las temperaturas que correspondan, respectivamente, a la operación de cargar y a la presión del vapor de la carga, a la presión de tarado de las válvulas aliviadoras de presión, a condición de que se cumplan las condiciones especificadas en 8.2.17.

15.1.4 Solamente a los efectos del presente capítulo por "temperatura de referencia" se entiende:

1. la temperatura correspondiente a la presión del vapor de la carga, a la presión de tarado de las válvulas aliviadoras de presión, cuando no se haya provisto lo necesario para controlar la presión y la temperatura del vapor de la carga tal como se indica en el capítulo 7;

2. La temperatura de la carga que, bien al final de la operación de cargar, bien durante el transporte o mientras se efectúe la descarga, sea la más elevada, cuando se haya provisto lo necesario para controlar la presión y la temperatura del vapor de la carga tal como se indica en el capítulo 7. Si esta temperatura de referencia es causa de que el tanque de carga se llene completamente de líquido antes de que la carga alcance una temperatura que corresponda a la presión del vapor de la carga a la presión de tarado de las válvulas aliviadoras de presión prescritas en 8.2, se instalará una válvula aliviadora de presión complementaria que cumpla con lo dispuesto en 8.3.

15.1.5 La Administración podrá autorizar que los tanques tipo C se carguen según la siguiente fórmula, siempre que el sistema de respiración de los tanques haya sido aprobado de conformidad con lo dispuesto en 8.2.18:

$$LL = FL \frac{\rho_R}{\rho_L}$$

siendo:

LL = Límite de carga, según se define en 15.1.2; FL = Límite de llenado, según se define en 15.1.1 o 15.1.3;

$\rho_R$  = Densidad relativa de la carga a la temperatura más alta que ésta pueda alcanzar, una vez finalizada la operación de carga, durante el trans-

porte o en el momento de la descarga, a las temperaturas ambiente de proyecto descritas en 7.1.2, y

$p_L$  = Según de define en 15.1.2.

Este párrafo no será aplicable a los productos que exijan la utilización de un tanque tipo 1G.

15.2 Información que se deberá facilitar al Capitán:

Se indicarán en una lista, que necesitará la aprobación de la Administración, los límites máximos admisibles de carga correspondientes a cada tanque de carga respecto de cada producto que pueda ser transportado, de cada temperatura aplicable a la operación de cargar y de la temperatura de referencia máxima aplicable. En la lista figurarán, asimismo, las presiones a las cuales se hayan tarado las válvulas aliviadoras de presión, incluidas las válvulas exigidas en 8.3. El Capitán tendrá siempre a bordo un ejemplar de esa lista.

15.3 El capítulo 15 será aplicable a todos los buques, cualquiera que sea la fecha de construcción.»

3. Agréguese lo siguiente al final del párrafo 8.2.17 actual:

«En el límite máximo de llenado admisible (FL).»

4. Agréguese el siguiente nuevo párrafo 8.2.18 después del párrafo 8.2.17 existente:

«8.2.18 La idoneidad del sistema de respiración instalado en tanques cargados, de conformidad con lo dispuesto en 15.1.5, se demostrará aplicando las directrices elaboradas por la organización. A bordo del buque se conservará en todo momento el certificado pertinente. A los efectos de este párrafo, por sistema de respiración se entiende:

1. La toma del tanque y las tuberías que conectan con la válvula aliviadora de presión;
2. La válvula aliviadora de presión;
3. Las tuberías desde la válvula aliviadora de presión hasta el lugar de descarga a la atmósfera, incluidas las interconexiones y tuberías que conectan con otros tanques.

Este párrafo será aplicable a todos los buques, cualquiera que sea la fecha de construcción.»

Enmiendas relacionadas con los sistemas de respiración de los tanques de carga:

5. Sustitúyase el actual párrafo 8.2.3 por el siguiente:

«8.2.3 En general, el valor de tarado de las válvulas aliviadoras de presión no excederá de la presión de vapor para la cual se haya proyectado el tanque de carga. No obstante, cuando se instalen dos o más válvulas aliviadoras de presión, las válvulas que comprendan no más del 50 por 100 de la capacidad total de desahogo podrán tener un valor de tarado de hasta un 5 por 100 superior al MARVS.»

6. Agréguese el siguiente texto al actual párrafo 8.2.4:

«Las válvulas estarán construidas de materiales con un punto de fusión superior a 925 °C. Se considerará la posibilidad de utilizar materiales con puntos de fusión inferiores para partes y juntas internas, cuando su utilización suponga una mejora sustancial del funcionamiento general de la válvula.»

7. Sustitúyase el actual párrafo 8.2.9 por el siguiente:

«8.2.9 Toda válvula aliviadora de presión instalada en un tanque de carga irá conectada a un sistema de respiración construido de modo que la descarga de gas se efectúe sin dificultades y en dirección vertical ascendente hacia la salida, y de tal manera que la posibilidad de que penetren en él agua o nieve sea mínima. La altura de los respiraderos no será de menos de  $B/3$  o 6 metros, si este valor es mayor, por encima de la cubierta de intemperie, ni de 6 metros por encima de la zona de trabajo, del pasillo longitudinal, de los tanques de almacenamiento de cubierta y de las tuberías para carga líquida.»

8. Agréguese el siguiente texto al actual párrafo 8.2.16:

«La caída de presión en la tubería de respiración del tanque a la entrada de la válvula aliviadora de presión no excederá del 3 por 100 de la presión de tarado de la válvula. En el caso de válvulas aliviadoras de presión desequilibradas, la contrapresión en la tubería de descarga no excederá del 10 por 100 de la presión manométrica en la entrada de la válvula aliviadora de presión, con las tuberías de respiración expuestas al fuego como se indica en el párrafo 8.5.2.»

Las presentes enmiendas entrarán en vigor de forma general y para España el 1 de julio de 1998, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 28 de abril de 1998.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

**11147** *ORDEN de 30 de abril de 1998 por la que se asignan determinadas Zonas de Inspección de los Servicios.*

La Orden de 1 de junio de 1983 («Boletín Oficial del Estado» del 30) determinó el ámbito territorial de las Inspecciones de los Servicios del Ministerio de Economía y Hacienda, en función de las respectivas Comunidades Autónomas, siendo la última asignación de Zonas de Inspección de los Servicios la efectuada por la Orden de 4 de julio de 1996 («Boletín Oficial del Estado» del 20).

Habiéndose producido desde dicha fecha alteraciones en los efectivos de Inspectores de los Servicios, procede efectuar una nueva asignación de Zonas.

En su virtud, dispongo:

Para el ejercicio de las funciones que los Inspectores de los Servicios del Ministerio de Economía y Hacienda han de desempeñar en relación con los órganos periféricos del Departamento, conforme a la Ley de 3 de septiembre de 1941 («Boletín Oficial del Estado» del 8), y disposiciones complementarias, se asignan las Zonas que se indican a los Inspectores de los Servicios siguientes: