

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B**

**DIRECTIVA 97/70/CE DEL CONSEJO**

**de 11 de diciembre de 1997**

**por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros**

(DO L 34 de 9.2.1998, p. 1)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <b><u>M1</u></b>	Directiva 1999/19/CE de la Comisión de 18 de marzo de 1999	L 83	48	27.3.1999
► <b><u>M2</u></b>	Directiva 2002/35/CE de la Comisión de 25 de abril de 2002	L 112	21	27.4.2002
► <b><u>M3</u></b>	Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002	L 324	53	29.11.2002
► <b><u>M4</u></b>	Reglamento (CE) nº 219/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2009	L 87	109	31.3.2009



**DIRECTIVA 97/70/CE DEL CONSEJO**

**de 11 de diciembre de 1997**

**por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado <sup>(3)</sup>,

- (1) Considerando que la acción de la Comunidad en el sector del transporte marítimo debe tener como objetivo mejorar la seguridad marítima;
- (2) Considerando que el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos sobre la seguridad de los buques de pesca, en adelante «el Protocolo de Torremolinos», fue adoptado el 2 de abril de 1993;
- (3) Considerando que la entrada en vigor de dicho Protocolo a escala comunitaria para los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro o faenan en las aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro o desembarcan sus capturas en un puerto de un Estado miembro mejorará la seguridad de estos buques pesqueros, dado que las diversas normativas nacionales no exigen todavía el nivel de seguridad establecido por el Protocolo; que este nivel de seguridad común, armonizando las diferentes y variadas prescripciones nacionales de seguridad, garantizará unas condiciones de competencia iguales para los buques pesqueros que faenan en la misma zona sin poner en peligro las normas de seguridad;
- (4) Considerando, en particular, que, si se tiene en cuenta la dimensión del mercado interior, actuar a escala comunitaria resulta ser la manera más eficaz de establecer un nivel común de seguridad para los buques pesqueros en toda la Comunidad;
- (5) Considerando que el instrumento jurídico adecuado es una directiva del Consejo, porque proporciona un marco para la aplicación uniforme y obligatorio de normas de seguridad por parte de los Estados miembros, dejando a cada Estado miembro la elección de la forma y los medios que mejor se adapten a su sistema interno;
- (6) Considerando que varios capítulos importantes del Protocolo de Torremolinos sólo son aplicables a buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 metros; que limitar la aplicación del Protocolo a escala comunitaria a este tipo de buques crearía un vacío en materia de seguridad entre estos últimos y los buques pesqueros menores de eslora de entre 24 y 45 metros, y por lo tanto falsearía la competencia;
- (7) Considerando que el apartado 4 del artículo 3 del mencionado Protocolo establece que las Partes determinarán cuáles de sus normas para las que el límite de eslora sea superior a 24 metros se aplicarán, en todo o en parte, a los buques que enarbolan su

<sup>(1)</sup> DO C 292 de 4.10.1996, p. 29.

<sup>(2)</sup> DO C 66 de 3.3.1997, p. 31.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 24 de abril de 1997 (DO C 150 de 19.5.1997, p. 30), Posición común del Consejo de 30 de junio de 1997 (DO C 246 de 12.8.1997, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 6 de noviembre de 1997 (DO C 35 de 24.11.1997).

**▼B**

pabellón cuya eslora sea menor que el límite de eslora fijado pero superior a 24 metros; que el apartado 5 del artículo 3 del referido Protocolo establece que las Partes se esforzarán en establecer normas uniformes para los buques pesqueros que faenen en la misma región;

- (8) Considerando que, para mejorar la seguridad y evitar distorsiones de competencia, el objetivo que debe perseguirse es aplicar las normas de seguridad de la presente Directiva a todos los buques pesqueros con una eslora igual o superior a 24 metros que faenen en las zonas pesqueras de la Comunidad, independientemente del pabellón que enarbolan; que dicha aplicación, por lo que respecta a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de terceros Estados que faenen en las aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro o desembarquen sus capturas en un puerto de un Estado miembro, debe realizarse de acuerdo con las normas generales de Derecho internacional;
- (9) Considerando que las disposiciones pertinentes de directivas del Consejo adoptadas con arreglo a la política social de la Comunidad deben continuar aplicándose;
- (10) Considerando que los Estados miembros deberían por todas estas razones aplicar a los buques pesqueros nuevos, y a los existentes cuando proceda, de eslora igual o superior a 45 metros las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos, tomando en consideración las disposiciones correspondientes incluidas en el anexo I de la presente Directiva; que los Estados miembros deberían aplicar también las disposiciones de los capítulos IV, V, VII y IX del anexo del Protocolo de Torremolinos, adaptadas por el anexo II de la presente Directiva, a todos los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior a 45 metros, que enarbolan su pabellón;
- (11) Considerando que se pueden justificar prescripciones específicas, como se establece en el anexo III, por razones relacionadas con circunstancias regionales específicas, tales como las condiciones geográficas o climáticas; que se han desarrollado disposiciones de este tipo para el funcionamiento en las zonas Norte y Sur respectivamente;
- (12) Considerando que, para aumentar el nivel de seguridad, los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro deberían satisfacer las prescripciones específicas establecidas en el anexo IV;
- (13) Considerando que los buques pesqueros que enarbolan pabellón de terceros países no estarán autorizados a faenar en las aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro ni a desembarcar sus capturas en un puerto de un Estado miembro, y en consecuencia competir con buques con pabellón de un Estado miembro, a menos que su país de abanderamiento haya certificado que cumplen los requisitos técnicos establecidos por la presente Directiva;
- (14) Considerando que el equipo que cumple las prescripciones de la Directiva 96/98/CE del Consejo de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos <sup>(1)</sup>, cuando esté instalado a bordo de buques pesqueros, deberá ser automáticamente reconocido conforme con las disposiciones específicas impuestas para dicho equipo en la presente Directiva, puesto que las prescripciones de la Directiva 96/98/CE son al menos equivalentes a las del Protocolo de Torremolinos y a las de la presente Directiva;
- (15) Considerando que los Estados miembros pueden tener en cuenta circunstancias locales que justifiquen la aplicación de medidas específicas de seguridad a todos los buques pesqueros que faenen

<sup>(1)</sup> DO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

**▼B**

en determinadas zonas; que los Estados miembros pueden considerar oportuno adoptar exenciones o prescripciones equivalentes a las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos; que deberían estar facultados para adoptar tales medidas sujetas a control mediante el procedimiento del Comité;

- (16) Considerando que en la actualidad no hay unas normas técnicas internacionales uniformes para los buques de pesca en materia de resistencia del casco, maquinaria principal y auxiliar y dispositivos eléctricos y automáticos; que se pueden fijar dichas normas de acuerdo con las reglas de organizaciones reconocidas o de administraciones nacionales;
- (17) Considerando que, con el fin de controlar la efectiva aplicación y ejecución de la presente Directiva, los Estados miembros deberían llevar a cabo encuestas y expedir un certificado de conformidad a los buques pesqueros que cumplan las prescripciones específicas de la presente Directiva;
- (18) Considerando que, para garantizar la plena aplicación de la presente Directiva, y de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 4 del Protocolo de Torremolinos, los buques pesqueros deberían estar sujetos a la inspección del Estado del puerto; que un Estado miembro puede realizar inspecciones también a bordo de los barcos pesqueros de terceros países que no estén faenando en aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro ni desembarcando sus capturas en los puertos de un Estado miembro, cuando estén en un puerto de dicho Estado miembro, para verificar que cumplen lo estipulado en dicho Protocolo, una vez que haya entrado en vigor;
- (19) Considerando que es necesario que un comité compuesto por representantes de los Estados miembros asista a la Comisión en la aplicación de la presente Directiva; que el Comité creado mediante el artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes <sup>(1)</sup> puede asumir dicha función;
- (20) Considerando que, para garantizar una ejecución coherente de la presente Directiva, pueden adaptarse determinadas disposiciones mediante dicho Comité con el fin de tener en cuenta los acontecimientos significativos que se produzcan en el contexto internacional;
- (21) Considerando que, con arreglo al Protocolo de Torremolinos, se debería informar a la Organización Marítima Internacional (OMI) de la existencia de la presente Directiva;
- (22) Considerando que, para garantizar la plena aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros deberían establecer un sistema de sanciones a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

**Objeto**

1. El objeto de la presente Directiva es establecer unas normas de seguridad para los buques de pesca de navegación marítima de eslora igual o superior a 24 metros, tanto nuevos como existentes en la medida

<sup>(1)</sup> DO L 247 de 5.10.1993, p. 19; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 96/39/CE (DO L 196 de 7.8.1996, p. 7).

**▼B**

en que el anexo del Protocolo de Torremolinos sea aplicable a estos últimos, y que:

- enarbolan el pabellón de un Estado miembro y estén matriculados en la Comunidad, o
- faenen en aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro, o
- desembarquen sus capturas en un puerto de un Estado miembro.

Las embarcaciones de recreo dedicadas a la pesca no comercial quedan excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

2. La presente Directiva se entiende sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo <sup>(1)</sup>, sus Directivas específicas y, en particular, la Directiva 93/103/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca (decimotercera Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE) <sup>(2)</sup>.

#### *Artículo 2*

#### **Definiciones**

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- 1) «buque de pesca» o «buque»: todo buque equipado o utilizado a efectos comerciales para la captura de peces u otros recursos vivos del mar;
- 2) «buque de pesca nuevo» todo buque de pesca respecto del cual:
  - a) se haya celebrado el contrato de construcción o de transformación importante el 1 de enero de 1999 o posteriormente; o
  - b) se haya celebrado el contrato de construcción o de transformación importante antes del 1 de enero de 1999, y la entrega se produzca transcurridos al menos tres años a partir de dicha fecha; o
  - c) a falta de un contrato de construcción, el 1 de enero de 1999 o posteriormente:
    - se haya instalado la quilla, o
    - se haya iniciado una fase de construcción por la que se reconozca un buque concreto, o
    - haya empezado una fase de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura, o de un 1 % de dicho total si este segundo valor es inferior al primero;
- 3) «buque de pesca existente»: todo buque de pesca que no sea un buque de pesca nuevo;
- 4) «Protocolo de Torremolinos»: el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos sobre la seguridad de los buques de pesca de 1977, así como las modificaciones correspondientes;
- 5) «certificado»: el certificado de conformidad al que se hace referencia en el artículo 6;
- 6) «eslora»: salvo disposición en contrario, el 96 % de la eslora total en una flotación correspondiente al 85 % del puntal mínimo medido desde la línea de quilla, o la eslora que haya de la cara proel de la

<sup>(1)</sup> DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 307 de 13.12.1993, p. 1.

**▼B**

roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si esa magnitud es mayor. En los buques proyectados con línea inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto;

- 7) «faenar»: capturar o capturar y acondicionar peces u otros recursos marinos vivos, sin perjuicio del derecho de paso inocente a través de aguas territoriales y de la libertad de navegación por la zona económica exclusiva de 200 millas;
- 8) «organización reconocida»: toda organización reconocida de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas <sup>(1)</sup>.

*Artículo 3***Disposiciones generales**

1. Los Estados miembros garantizarán la aplicación de las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos a los buques de pesca que enarbolan su pabellón, salvo disposición en contrario del anexo I de la presente Directiva.

Salvo en los casos en que la presente Directiva disponga otra cosa, los buques de pesca existentes deberán cumplir los requisitos pertinentes del anexo del Protocolo de Torremolinos a más tardar el 1 de julio de 1999.

2. Los Estados miembros garantizarán que las prescripciones de los capítulos IV, V, VII y IX del anexo del Protocolo de Torremolinos aplicables a los buques de eslora igual o superior a 45 metros sean asimismo aplicables a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros que enarbolan su pabellón, salvo disposición en contrario del anexo II de la presente Directiva.

3. No obstante, los Estados miembros garantizarán que los buques que enarbolan su pabellón y faenen en áreas específicas cumplan las disposiciones correspondientes a dichas áreas, tal como se definen en el anexo III.

4. Los Estados miembros garantizarán que los buques que enarbolan su pabellón cumplan los requisitos específicos de seguridad establecidos en el anexo IV.

5. Los Estados miembros prohibirán que los buques de pesca que enarbolan el pabellón de un tercer país faenen en sus aguas interiores o en su mar territorial o desembarquen sus capturas en sus puertos, salvo que la Administración de su país de abanderamiento certifique que cumplen los requisitos prescritos en los anteriores apartados 1, 2, 3 y 4 y en el artículo 5.

6. El equipo marino incluido en el anexo A.1 de la Directiva 96/98/CE y que cumpla los requisitos de dicha Directiva, cuando esté instalado a bordo de buques pesqueros en virtud de las disposiciones de la presente Directiva, se considerará automáticamente conforme a dichas disposiciones, tanto si estas últimas requieren que el equipo sea homologado y esté sujeto a pruebas de conformidad de la administración del Estado de abanderamiento como si no.

*Artículo 4***Disposiciones específicas, exenciones y equivalencias**

1. El Estado miembro o grupo de Estados miembros que consideren que, en algunas situaciones debidas a circunstancias locales específicas, o por las características del buque, se requieren medidas específicas de

<sup>(1)</sup> DO L 319, de 12.12.1994, p. 20.

**▼B**

seguridad para los buques de pesca que faenen en un área determinada, y debido a ello se demuestre la necesidad de que, en virtud del procedimiento del apartado 4, podrán adoptar tales medidas específicas de seguridad para tomar en consideración dichas circunstancias locales, como la naturaleza y las condiciones climáticas de las aguas en que faenen esos buques, la duración de sus viajes o las características de dichos buques, como los materiales de construcción.

Las medidas adoptadas se incluirán en el anexo III.

2. Los Estados miembros aplicarán las disposiciones del apartado 3 de la regla 3 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos para la adopción de medidas de exención con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 4 del presente artículo.

3. Los Estados miembros podrán adoptar medidas que permitan equivalencias con arreglo al apartado 1 de la regla 4 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 4 del presente artículo.

4. El Estado miembro que desee acogerse a las disposiciones de los apartados 1, 2 o 3 deberá hacerlo con arreglo al procedimiento siguiente:

- a) el Estado miembro deberá notificar a la Comisión las medidas que se propone adoptar, incluidos todos los pormenores necesarios para confirmar que se mantiene adecuadamente el nivel de seguridad;
- b) si dentro de un plazo de seis meses contado a partir de la notificación se decide, ►**M4** con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 9, apartado 2, ◀ que no están justificadas las medidas propuestas, se podrá requerir al Estado miembro que las modifique o que no las adopte;
- c) las medidas adoptadas deberán especificarse en la legislación nacional correspondiente y comunicarse a la Comisión, que informará a los demás Estados miembros de su contenido;
- d) se aplicarán todas estas medidas a todos los buques de pesca que faenen en las mismas condiciones especificadas, sin discriminación por motivos de su pabellón ni de la nacionalidad del operador;
- e) las medidas a que hace referencia el apartado 2 se aplicarán sólo en la medida en que los buques pesqueros faenen en las condiciones especificadas.

*Artículo 5***Normas de diseño, construcción y mantenimiento**

Las normas para el diseño, la construcción y el mantenimiento del casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas de un buque de pesca serán las que estén en vigor en la fecha de su construcción, especificadas para su clasificación por una organización reconocida o empleada por una administración.

Para los buques nuevos, estas normas deberán ser conformes al procedimiento y a las condiciones previstos en el apartado 2 del artículo 14 de la Directiva 94/57/CE.

*Artículo 6***Reconocimientos y certificados**

1. Los Estados miembros expedirán para los buques de pesca que enarboles su pabellón y cumplan las disposiciones de los artículos 3 y 5 un certificado de conformidad con los términos de la presente Directiva, acompañado de un inventario del equipo y, si procede, certificados de exención. El certificado de conformidad, el inventario del equipo y el certificado de exención se ajustarán al modelo que figura en el anexo V.

**▼B**

Los certificados serán expedidos por la Administración del Estado de abanderamiento o por una organización reconocida que actúe en su nombre, tras un reconocimiento inicial, realizado exclusivamente por los inspectores de la Administración del país de abanderamiento o de una organización reconocida o del Estado miembro autorizado por el Estado de abanderamiento para realizar los reconocimientos de conformidad con las disposiciones de la letra a) del apartado 1 de la regla 6 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos.

2. Los períodos de validez de los certificados citados en el apartado 1 no podrán ser superiores a los establecidos en la regla 11 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos. La renovación del certificado de conformidad se realizará cuando se hayan llevado a cabo los reconocimientos periódicos, tal como dispone la regla 6 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos.

*Artículo 7***Disposiciones de inspección**

1. Los buques de pesca que faenen en aguas interiores o en el mar territorial, o que desembarquen sus capturas en los puertos de un Estado miembro y que no enarbolan pabellón de dicho Estado miembro, estarán sujetos a inspección por parte de dicho Estado miembro, de conformidad con las disposiciones del artículo 4 del Protocolo de Torremolinos y sin discriminación respecto del pabellón o de la nacionalidad del operador del buque, a fin de comprobar que cumplen los requisitos de la presente Directiva.

2. Los buques que no faenen en aguas interiores ni en el mar territorial de un Estado miembro, que no desembarquen sus capturas en los puertos de un Estado miembro y que enarbolan pabellón de otro Estado miembro estarán sujetos a inspección por parte de dicho Estado miembro, cuando se encuentren en uno de sus puertos, de conformidad con las disposiciones del artículo 4 del Protocolo de Torremolinos y sin discriminaciones respecto del pabellón o de la nacionalidad del operador del buque, a fin de comprobar que cumplen los requisitos de la presente Directiva.

3. Los buques de pesca que enarbolan pabellón de un tercer país, que no se encuentren faenando en aguas interiores ni en el mar territorial de un Estado miembro, ni desembarquen sus capturas en los puertos de un Estado miembro, estarán sujetos a inspección por parte de dicho Estado miembro cuando se encuentren en uno de sus puertos, de conformidad con las disposiciones del artículo 4 del Protocolo de Torremolinos, a fin de comprobar que cumplen con los requisitos de dicho Protocolo, cuando éste haya entrado en vigor.

*Artículo 8***Adaptaciones****▼M4**

Las adaptaciones siguientes, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 9, apartado 3:

a) se podrán adoptar e introducir disposiciones para:

- la interpretación armonizada de las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos que se hayan dejado a la discreción de las administraciones de cada una de las Partes contratantes, en la medida necesaria para garantizar su aplicación coherente en la Comunidad,
- la aplicación de la presente Directiva sin ampliar su ámbito de aplicación;

**▼M4**

b) se podrán adaptar los artículos 2, 3, 4, 6 y 7 de la presente Directiva y se podrán modificar sus anexos para aplicar, a efectos de la presente Directiva, modificaciones ulteriores del Protocolo de Torremolinos que hayan entrado en vigor tras la adopción de la presente Directiva.

**▼M3**

Las enmiendas al instrumento internacional contemplado en el punto 4 del artículo 2 podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) <sup>(1)</sup>.

**▼M4***Artículo 9***Procedimiento de Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (denominado en lo sucesivo «el Comité COSS») establecido en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(2)</sup>, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en dos meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

**▼B***Artículo 10***Notificación a la OMI**

La Presidencia del Consejo y la Comisión informarán a la Organización Marítima Internacional de la adopción de la presente Directiva, para lo cual harán referencia al apartado 5 del artículo 3 del Protocolo de Torremolinos.

*Artículo 11***Sanciones**

Los Estados miembros establecerán el sistema de sanciones por incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas sanciones. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

*Artículo 12***Aplicación**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 1 de enero de 1999 e informarán sin demora a la Comisión.

<sup>(1)</sup> DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

**▼B**

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión toda disposición de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los otros Estados miembros.

*Artículo 13***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

*Artículo 14***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

▼ M2

## ANEXO I

**Adaptación de las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos en aplicación del apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 97/70/CE**

A efectos del presente anexo se entenderá por:

- 1) «buque de pesca nuevo construido a partir del 1 de enero de 2003»: todo buque de pesca respecto del cual:
  - a) se haya celebrado el contrato de construcción o de transformación importante el 1 de enero de 2003 o posteriormente; o
  - b) se haya celebrado el contrato de construcción o de transformación importante antes del 1 de enero de 2003, y la entrega se produzca transcurridos al menos tres años a partir de dicha fecha; o
  - c) a falta de un contrato de construcción, el 1 de enero de 2003 o posteriormente:
    - se haya instalado la quilla, o
    - se haya iniciado una fase de construcción por la que se reconozca un buque concreto, o
    - haya empezado una fase de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura, o de un 1 % de dicho total si este segundo valor es inferior al primero.

**PARTE A****Modificaciones que afectarán a todos los buques de pesca a los que se aplica la Directiva, exceptuando los buques de pesca nuevos construidos a partir del 1 de enero de 2003****CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES****Regla 2: Definiciones**

Apartado 1, «Buque nuevo»: la definición se sustituirá por la definición de «buque de pesca nuevo» del artículo 2 de la presente Directiva.

**CAPÍTULO V: PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS****Regla 2: Definiciones**

Apartado 2, «Ensayo estándar de exposición al fuego»: se incluirán al final las siguientes modificaciones en relación con la curva estándar de temperatura:

«[...] La curva estándar tiempo-temperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes puntos indicadores de la temperatura interior del horno:

— temperatura interna inicial del horno:	20 °C
— al finalizar los 5 primeros minutos	576 °C
— al finalizar los 10 primeros minutos	679 °C
— al finalizar los 15 primeros minutos	738 °C
— al finalizar los 30 primeros minutos	841 °C
— al finalizar los 60 primeros minutos	945 °C»

**CAPÍTULO VII: DISPOSITIVOS Y NORMAS DE SALVAMENTO****Regla 1: Ámbito de aplicación**

El apartado 2 quedará redactado como sigue: «Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 m, si bien la

**▼M2**

administración podrá aplazar la implantación de las prescripciones de dichas reglas hasta el 1 de febrero de 1999.».

**Regla 13: Dispositivos radioeléctricos de salvamento**

El apartado 2 quedará redactado como sigue: «Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento aprobadas por la Organización podrán ser aceptados por la administración hasta el 1 de febrero de 1999, siempre que la administración juzgue que son compatibles con los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.».

**CAPÍTULO IX: RADIOCOMUNICACIONES****Regla 1: Ámbito de aplicación**

El apartado 1 quedará redactado como sigue:

«No obstante, la administración podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes hasta el 1 de febrero de 1999.»

**Regla 3: Exenciones**

La letra c) del apartado 2 quedará redactada como sigue:

«cuando el buque vaya a ser retirado del servicio de forma permanente antes del 1 de febrero del año 2001.»

**PARTE B****Modificaciones que afectarán a los buques de pesca nuevos construidos a partir del 1 de enero de 2003**

El texto actual de las reglas que a continuación se indica quedará redactado como sigue:

**CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES****Regla 2: Definiciones**

Inciso ii) de la letra a) del apartado 22

El mamparo de colisión estará ubicado de modo que diste de la perpendicular de proa: no menos de 0,05 L ni más de 0,05 L más 1,35 m en los buques de eslora inferior a 45 m.

**Regla 6: Reconocimientos**

Letra c) del apartado 1

Además del reconocimiento periódico exigido en el inciso i) de la letra b), los reconocimientos intermedios respecto de la estructura y máquinas del buque a intervalos de dos años más/menos 3 meses en el caso de los buques construidos con materiales distintos de la madera y a los intervalos especificados por la administración en el caso de los buques construidos con madera. El reconocimiento se realizará de modo que también garantice que no se han efectuado reformas que pudieran tener un efecto adverso en la seguridad del buque o de la tripulación.

**CAPÍTULO II: CONSTRUCCIÓN, INTEGRIDAD DE ESTANQUEIDAD Y EQUIPO****Regla 1: Construcción**

Apartado 1

La resistencia y la construcción del casco, las superestructuras, las casetas, los guardacalores de máquinas, los tambuchos y cualesquiera otras estructuras, así como el equipo del buque, serán tales que permitan hacer frente a todas las condiciones previsibles del servicio a que se destine el buque y responderán a las normas de una organización reconocida.

**▼ M2****Regla 2: Puertas estancas**

## Apartado 1

El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos de conformidad con lo dispuesto en la regla 1 3) será el mínimo compatible con la disposición general y las necesidades operacionales del buque; dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre que responderán a las normas de una organización reconocida. Las puertas estancas tendrán una resistencia equivalente a la de la estructura adyacente no perforada.

**Regla 2: Puertas estancas**

## Letra a) del apartado 3

En los buques de eslora igual o superior a 45 m las puertas estancas serán del tipo de corredera:

en los espacios en que se las haya de abrir en la mar y cuando estén situadas de manera que sus falcas queden por debajo de la máxima flotación de servicio, a menos que la administración estime esto imposible o innecesario, habida cuenta del tipo de buque y las operaciones que realice.

Las exenciones a esta regla que autoricen los Estados miembros deberán ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 de la presente Directiva.

**Regla 5: Escotillas**

## Apartado 3

Se proveerán medios que garanticen que las tapas de escotilla de madera quedarán cerradas de modo estanco a la intemperie, de conformidad con las normas establecidas en las reglas 14 y 15 del anexo I del Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 <sup>(1)</sup>.

**Regla 9: Ventiladores**

## Apartado 1

En los buques de eslora igual o superior a 45 m, la altura mínima en que los manguerotes que no sean los que ventilan el espacio de máquinas rebase la cubierta será de 900 mm en la de trabajo y de 760 mm en la de superestructura. En los buques de eslora inferior a 45 metros, la altura de dichos manguerotes será de 760 mm y 450 mm, respectivamente. La altura sobre cubierta de las aberturas que ventilan el espacio de máquinas, necesarias para la ventilación continua del espacio de máquinas y, su caso, para la ventilación inmediata del compartimiento de grupos electrógenos, será conforme, por regla general, a lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 9 del capítulo II. Sin embargo, en los casos en que esto resulte impracticable como consecuencia del tamaño y de los medios del buque, podrán aceptarse alturas inferiores que en todos los casos habrán de respetar un mínimo de 900 mm por encima de la cubierta de trabajo y de la cubierta de superestructura, a condición de que se doten de dispositivos de cierre estancos a la intemperie y conformes a lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 9 del capítulo II, en combinación con otros dispositivos oportunos que permitan garantizar una ventilación ininterrumpida y adecuada de los espacios en cuestión.

**Regla 12: Portillos**

## Apartado 6

La administración podrá aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos laterales y popales de las casetas situadas en la cubierta de trabajo o por encima de esta, si a juicio suyo no quedará disminuida la seguridad del buque, tomando en consideración las reglas de organizaciones reconocidas basadas en las normas ISO correspondientes.

**Regla 15: Equipos de fondeo**

Se proveerá equipo de fondeo proyectado de modo que se pueda utilizar con rapidez y seguridad y que constará de anclas, cadenas o cables estopores y un molinete u otros dispositivos para dejar caer el ancla o llevarla y para mantener el

<sup>(1)</sup> Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, acordado por la Conferencia internacional sobre líneas de carga el 5 de abril de 1966 y adoptado el 25 de octubre de 1967 por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.133(V).

▼ **M2**

buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles. También se proveerá a los buques de equipo de amarre adecuado que permita sujetarlos sin riesgos en todas las condiciones operacionales. El equipo de fondeo y amarre habrá de responder a las normas de una organización reconocida.

### CAPÍTULO III: ESTABILIDAD Y ESTADO CORRESPONDIENTE DE NAVEGABILIDAD

#### *Regla 1: Generalidades*

Los buques se proyectarán y construirán de forma tal que queden satisfechas las prescripciones del presente capítulo en las condiciones operacionales a que se hace referencia en la regla 7. Los cálculos de las curvas de brazos adrizantes deberán efectuarse con arreglo al Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques de la OMI <sup>(1)</sup>.

#### *Regla 2: Criterios de estabilidad*

##### Apartado 1

Se aplicarán los siguientes criterios de estabilidad mínima, a menos que a juicio de la Administración la experiencia de orden operacional justifique que se prescinda de ellos. Cualquier desviación respecto de los criterios de estabilidad mínima que autoricen los Estados miembros deberá ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 de la presente Directiva <sup>(2)</sup>.

##### Letra d) del apartado 1

En los buques de una cubierta, la altura metacéntrica inicial GM no será inferior a 350 mm. En los buques con superestructura completa se podrá reducir la altura metacéntrica, con la conformidad de la administración, pero sin que nunca sea inferior a 150 mm. Las reducciones de la altura metacéntrica que autoricen los Estados miembros deberán ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 de la presente Directiva.

##### Apartado 3

Cuando se utilice lastre para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el apartado 1, su naturaleza y distribución serán las que la administración juzgue satisfactorias. En los buques de eslora inferior a 45 m, el lastre habrá de ser permanente. Todo lastre permanente será sólido y se fijará de manera segura al buque. La administración podrá aceptar lastre líquido, almacenado en tanques completamente llenos que no estén conectados a ningún sistema de bombeo del buque. Cuando se utilice lastre líquido con carácter permanente para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el apartado 1, deberán incluirse en el certificado de conformidad y en el cuadernillo de estabilidad los detalles al respecto

El lastre permanente no podrá retirarse del buque ni cambiarse de emplazamiento sin la aprobación de la administración.

#### *Regla 4: Métodos especiales de pesca*

Los buques cuyos métodos especiales de pesca sometan el buque a fuerzas externas adicionales durante las faenas de pesca, satisfarán los criterios de estabilidad de la regla 2 1), incrementándose el rigor de estos, si resulta necesario, en la medida que la administración juzgue satisfactoria. Los buques que realicen faenas de arrastre con redes de vara habrán de satisfacer criterios más estrictos de estabilidad:

- a) los criterios relativos al área situada bajo los brazos adrizantes y a los brazos adrizantes que figuran en las letras a) y b) de la regla 2 1) se verán incrementados en un 20 %;
- b) la altura metacéntrica no podrá ser inferior a 500 mm;

<sup>(1)</sup> Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques, recogido en los instrumentos aprobados por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.749(18) adoptada el 4 de noviembre de 1993, modificada por la Resolución MSC.75(69).

<sup>(2)</sup> Los criterios de estabilidad relativos a los buques de suministro para instalaciones mar adentro contemplados en los apartados 4.5.6.2.1 a 4.5.6.2.4 del Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques de la OMI podrán considerarse equivalentes a los criterios de estabilidad de las letras a) a c) del apartado 1 de la regla 2. Dicha equivalencia sólo podrá aplicarse, con la conformidad de la Administración, a los buques de pesca cuyo casco sea similar en forma al de los buques de suministro para instalaciones mar adentro.

▼ **M2**

c) los criterios enunciados en la letra a) sólo serán aplicables a los buques cuya potencia propulsora instalada no supere el valor en kilovatios que se especifica en las siguientes fórmulas:

- $N = 0,6 L_s^2$  en los buques de eslora igual o inferior a 35 metros,
- $N = 0,7 L_s^2$  en los buques de eslora igual o superior a 37 metros,
- a media eslora del buque, el coeficiente correspondiente a  $L_s$  se obtendrá por interpolación entre 0,6 y 0,7,
- $L_s$  es la eslora total que figura en el certificado de arqueo.

Cuando la potencia propulsora instalada supere los valores normalizados que resultan de las fórmulas anteriores, los criterios a que se refiere la letra a) se verán incrementados de manera directamente proporcional a la potencia excedente.

La administración deberá cerciorarse de que se cumplen los criterios más estrictos de estabilidad aplicables a los buques que realicen faenas de arrastre con redes de vara en las condiciones operacionales mencionadas en la regla 7 1) del presente capítulo.

En los cálculos de estabilidad se supondrá que las varas han de alzarse hasta un ángulo de 45 grados con la horizontal.

**Regla 5: Viento y balance intensos**

Los buques deberán poder resistir los efectos del viento y el balance intensos, con las correspondientes condiciones de mar, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de este. Los cálculos correspondientes deberán efectuarse con arreglo al Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques de la OMI.

**Regla 8: Acumulación de hielo**

La regla será aplicable, si bien no estarán permitidos los márgenes de formación de hielo que quedan a la discreción de la Administración con arreglo a la recomendación 2 (1).

**Regla 9: Prueba de estabilidad****Apartado 2**

Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y/o a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la administración considera esto necesario habida cuenta de sus márgenes de estabilidad, y se revisará la información al respecto. Sin embargo, cuando la variación del desplazamiento en rosca supere en un 2 % el desplazamiento en rosca original y sea imposible demostrar mediante cálculos que el buque sigue cumpliendo los criterios de estabilidad, este deberá ser objeto de una nueva prueba de estabilidad.

**Regla 12: Altura de la amura**

La altura de la amura será la suficiente para impedir que el buque embarque cantidades excesivas de agua.

Cuando se trate de buques que faenen en zonas limitadas situadas a un máximo de 10 millas de la costa, la altura mínima de la amura será la que la administración juzgue satisfactoria y en su determinación se tendrán en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas y los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Para los buques que faenen en todas las demás zonas:

- 1) La altura mínima de la amura deberá calcularse con arreglo al método de cálculo recogido en la recomendación 4 del documento adjunto 3 que acompaña al Acta final de la Conferencia de Torremolinos siempre que, durante las operaciones de pesca, las capturas deban almacenarse en la bodegas de pesca

(1) En las «Directrices relativas a la acumulación de hielo», incluidas en la recomendación 2 del documento adjunto 3 que acompaña al Acta final de la Conferencia de Torremolinos, se indican las zonas marítimas en donde es probable la formación de hielo y las modificaciones que convendrá hacer en la corrección respecto de la acumulación de hielo.

▼ **M2**

a través de escotillas situadas en una cubierta de trabajo expuesta, por delante de la caseta o la superestructura.

- 2) La altura mínima de la amura deberá ajustarse a la regla 39 del anexo I del Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, no pudiendo ser inferior a 2 000 mm, siempre que las capturas deban almacenarse en las bodegas de pesca a través de escotillas situadas en una cubierta de trabajo expuesta, protegida por una caseta o superestructura. A este respecto, el calado máximo de servicio admisible debe considerarse en lugar de la flotación del franco-bordo asignado de verano.

**Regla 14: Compartimentado y estabilidad después de avería**

Los buques cuya eslora sea igual o superior a 100 m y que lleven 100 o más personas a bordo deberán poder permanecer a flote con estabilidad positiva, después de la inundación de cualquier compartimiento que se suponga averiado, teniendo en cuenta el tipo de buque, el servicio previsto y la zona en que vaya a operar <sup>(1)</sup>. Los cálculos deberán efectuarse con arreglo a las directrices a que se refiere la nota.

**CAPÍTULO IV: INSTALACIONES DE MÁQUINAS, INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ESPACIOS DE MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE****Regla 3: Generalidades**

## Apartado 1

Los sistemas de propulsión principal, de control, de tuberías de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, de circuitos eléctricos y de refrigeración, las máquinas auxiliares, calderas y otros recipientes a presión, la disposición de las tuberías y circuitos de bombeo, el equipo y los aparatos de gobierno, y los ejes y acoplamientos para la transmisión de fuerza se proyectarán, construirán, probarán, instalarán y mantendrán de conformidad con las normas de una organización reconocida. Tales máquinas y equipo, así como los mecanismos elevadores, los chigres y el equipo de manipulación y elaboración de pescado irán protegidos con miras a reducir al mínimo todo peligro para las personas que se hallen a bordo. Se prestará una atención especial a las piezas móviles, a las superficies calientes y a otros riesgos.

## Apartado 7

La administración se cerciorará de que a las reglas 16 a 18 se les da cumplimiento y aplicación uniformes, de conformidad con las normas de una organización reconocida <sup>(2)</sup>.

## Apartado 9

Se tomarán las medidas que la administración juzgue satisfactorias para garantizar que todo el equipo funciona correctamente en todas las condiciones operacionales, incluidas las de maniobra, y que se ha dispuesto lo necesario, de conformidad con las normas de una organización reconocida, para la realización de las inspecciones regulares y pruebas ordinarias que garanticen que seguirá funcionando bien.

## Apartado 10

Los buques llevarán documentación acorde a las normas de una organización reconocida que demuestre la aptitud del buque para operar con espacios de máquinas sin dotación permanente.

**Regla 6: Calderas de vapor y sistemas de alimentación y de tuberías para calderas**

## Apartado 1

Toda caldera de vapor y todo generador de vapor no expuesto al fuego irá provisto, como mínimo, de dos válvulas de seguridad de capacidad suficiente. Sin embargo, la administración podrá permitir, teniendo en cuenta el rendimiento

<sup>(1)</sup> La recomendación 5 del documento adjunto 3 que acompaña al Acta final de la Conferencia de Torremolinos contiene «Directrices sobre los cálculos relativos al compartimentado y a la estabilidad después de avería».

<sup>(2)</sup> Véanse las Recomendaciones publicadas por la Comisión Electrotécnica Internacional y, en particular, la Publicación 92: «Instalaciones eléctricas en buques».

▼ **M2**

o cualesquiera otras características de cualquier caldera de vapor o generador de vapor no expuesto al fuego, que se instale solamente una válvula de seguridad si estima que esta da protección adecuada contra sobrepresiones, de conformidad con las normas de una organización reconocida.

**Regla 8: Mando desde la caseta de gobierno**

Letra b) del apartado 1

Cuando la máquina propulsora haya de ser telegobernada desde el puente de navegación, regirán las siguientes disposiciones: el telegobierno a que se hace referencia en la letra a) se efectuará mediante un dispositivo de gobierno que responda a las normas de una organización reconocida, acompañado, cuando sea necesario, de medios que impidan la sobrecarga de la máquina propulsora.

**Regla 10: Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables**

Apartado 4

Las tuberías de combustible líquido que si sufren daños puedan dejar escapar combustible de tanques de almacenamiento, sedimentación o uso diario situados por encima del doble fondo estarán dotadas en el tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro situado fuera del espacio de que se trate, si se produjera un incendio en el espacio en que estén esos tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en un túnel de eje o de tuberías o espacio similar, se colocarán válvulas en dichos tanques, pero el control, en caso de incendio, se podrá efectuar mediante una válvula suplementaria instalada en la tubería o en las tuberías, fuera del túnel o espacio similar. Si la válvula suplementaria va instalada en el espacio de máquinas habrá de ser accionable fuera de este espacio.

Letra a) del apartado 7

Las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios serán de acero o de otro material aprobado, si bien se permitirá el uso de un mínimo de tuberías flexibles. Estas tuberías flexibles y los accesorios de sus extremos tendrán la necesaria solidez y serán de materiales piroresistentes aprobados o llevarán revestimientos piroresistentes, de conformidad con las normas de una organización reconocida. Los empalmes de las tuberías flexibles deberán hacerse de conformidad con el documento IMO Circ. MSC. 647 «Directrices para minimizar los derrames procedentes de los sistemas de líquidos inflamables».

Apartado 10

Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo del aceite empleado en los sistemas de lubricación a presión habrán de responder a las normas de una organización reconocida. En los espacios de categoría A para máquinas y, siempre que sea posible, en cualesquiera otros espacios de máquinas, esas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los apartados 1, 3, 6 y 7 y, en la medida en que sea necesario de conformidad con las normas de una organización reconocida, lo dispuesto en los apartados 2 y 4. No obstante, en los sistemas de lubricación podrán utilizarse indicadores visuales de caudal hechos de vidrio a condición de que, sometidos a pruebas, demuestren tener la debida resistencia al fuego.

Apartado 11

Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo de aceites inflamables que no sean aquellos a que se hace referencia en el apartado 10, y estén sometidos a presión en sistemas de transmisión de fuerza, de control y excitación, y de calefacción habrán de responder a las normas de una organización reconocida. En los lugares en que haya posibles causas de ignición, dichas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los apartados 2 y 6 y, por lo que respecta a resistencia y construcción, lo dispuesto en los apartados 3 y 7.

**Regla 12: Protección contra el ruido**

Se tomarán medidas que reduzcan los efectos producidos por el ruido en el personal empleado en los espacios de máquinas a los niveles establecidos en el Código sobre niveles sonoros a bordo de los buques de la OMI <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Código sobre niveles sonoros a bordo de los buques, aprobado por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.468(XII) adoptada el 19 de noviembre de 1981.

**▼M2****Regla 13: Aparato de gobierno**

## Apartado 1

Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un medio auxiliar de accionamiento del timón que respondan a las normas de una organización reconocida. Dichos aparato de gobierno principal y medio auxiliar de accionamiento del timón estarán dispuestos de modo que, dentro de lo razonable y posible, el fallo de uno de los dos no inutilice el otro.

**Regla 16: Fuente de energía eléctrica principal**

## Letra a) del apartado 1

Cuando la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, se proveerá una fuente de energía principal que cuando menos comprenderá dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor principal. Se podrán aceptar instalaciones distintas que tengan una capacidad eléctrica equivalente y respondan a las normas de una organización reconocida.

**CAPÍTULO V: PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS****Regla 1: Generalidades**

## Letra c)

Método IIIF: Instalación de un sistema automático de detección de incendios y de alarma en todos los espacios en los que puedan declararse aquellos, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior, pero a condición de que la superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por divisiones de las clases «A» o «B» no exceda en ningún caso de 50 m<sup>2</sup>. No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos, hasta un máximo de 75 m<sup>2</sup>.

**Regla 2: Definiciones**

## Apartado 1

«Material incombustible» es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para experimentar la ignición cuando se le calienta a 750 °C aproximadamente, característica ésta que será demostrada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la Organización Marítima Internacional <sup>(1)</sup>. Cualquier otro material será considerado material combustible.

El apartado 2, «Ensayo estándar de exposición al fuego», se redactará como sigue:

«Ensayo estándar de exposición al fuego» es aquel en el que las muestras de los mamparos y cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar de temperatura. Los métodos de ensayo serán acordes con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la Organización Marítima Internacional.

## Apartado 3 (último párrafo)

La administración exigirá que se realice un ensayo con un mamparo o una cubierta prototipos para asegurarse de que estos satisfacen las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

## Apartado 4 (último párrafo)

La administración exigirá que se realice un ensayo con una división prototipo para asegurarse de que esta satisface las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

<sup>(1)</sup> El Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, tal y como fue adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante la Resolución MSC 61 (67).

▼ **M2****Apartado 6 (último párrafo)**

La administración exigirá que se realice un ensayo con una división prototipo para asegurarse de que esta satisface la prescripción mencionada en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

**Apartado 9**

La expresión «débil propagación de la llama» indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que será demostrada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

**Regla 4: Mamparos situados dentro de los espacios de alojamiento y de servicio****Apartado 4**

Método III F: La construcción de los mamparos que de acuerdo con esta o con otras reglas de la presente Parte no hayan de ser necesariamente divisiones de clase «A» o «B» no estará sujeta a ninguna restricción. La superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por una división continua de clase «A» o «B» no excederá en ningún caso de 50 m<sup>2</sup>, salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de clase «C» de acuerdo con lo indicado en la tabla 1 de la regla 7. No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos, hasta un máximo de 75 m<sup>2</sup>.

**Regla 7: Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas**

Última nota a las tablas.

- (\*) Cuando en las tablas aparece un asterisco, ello significa que la división habrá de ser de acero o de un material equivalente, pero no necesariamente de la clase «A».

Quando una cubierta esté perforada para dar paso a cables eléctricos, tuberías, y conductos de ventilación, la abertura se sellará para impedir el paso de las llamas y el humo.

**Regla 8: Detalles que procede observar en la construcción****Apartado 3, métodos IF, IIF y III F**

- a) Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticorrosión y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criogénicos y de los accesorios para tuberías de dichos sistemas no necesitan ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas ofrecerán características de débil propagación de la llama, aspecto este que será demostrado de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI. En los espacios en que puedan penetrar productos del petróleo, la superficie aislante será impenetrable a este y a sus vapores.

**Regla 9: Sistemas de ventilación****Letra a) del apartado 1**

Los conductos de ventilación serán de material incombustible. No obstante, los tramos de conductos cortos que en general no excedan de 2 m de longitud ni de 0,02 m<sup>2</sup> de sección transversal podrán no ser incombustibles, si se cumplen las siguientes condiciones:

- i) que los conductos sean de un material que tenga características de débil propagación de la llama, aspecto este que será demostrado de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

**Regla 11: Cuestiones diversas****Apartado 2**

Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

▼ **M2****Regla 12: Almacenamiento de recipientes de gas y otros materiales peligrosos**

## Apartado 4

No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos deberán ser de un tipo de seguridad certificada y cumplir lo prescrito en las disposiciones pertinentes de la norma internacional CEI, Publicación 79, «Material eléctrico para atmósferas de gas explosivas». Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de «Se prohíbe fumar» y «Prohibidas las luces desnudas».

**Regla 13: Medios de evacuación**

## Apartado 1

Habrán escaleras y escaleras de acceso a los espacios de alojamiento y a aquellos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde esta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

- e) la continuidad de los medios de evacuación responderá a criterios que satisfagan a la administración. Las escaleras y los pasillos que se utilicen como medios de evacuación deberán presentar una anchura libre no inferior a 700 mm e ir provistos de pasamanos en al menos uno de los lados. Los vanos de las puertas que den acceso a una escalera deberán presentar una anchura libre no inferior a 700 mm.

## Apartado 2

Cada espacio de categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación, que consistirán en:

- a) dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior del espacio de que se trate e igualmente separadas entre sí, y desde las que haya acceso a la cubierta expuesta. En general, una de estas escalas dará protección continua contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro situado fuera del mismo. No obstante, la administración podrá no exigir esa protección si, por la disposición o por las dimensiones especiales del espacio de máquinas, se provee una vía segura de evacuación desde la parte inferior de este. La estructura que dé tal protección será de acero, estará aislada conforme a la norma «A-60» e irá provista, en el extremo inferior, de una puerta de acero de cierre automático asimismo conforme a dicha norma.

**Regla 14: Sistemas automáticos de rociadores, alarma y detección de incendios (Método IIF)**

## Apartado 11

Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respeto, con inclusión de todos los tipos que se encuentren instalados en el buque, a razón de las cantidades que a continuación se indican:

- menos de 100 cabezales instalados: 3 cabezales de respeto,
- menos de 300 cabezales instalados: 6 cabezales de respeto,
- de 300 a 1 000 cabezales instalados: 12 cabezales de respeto.

**Regla 15: Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (método IIF)**

## Apartado 4

El sistema entrará en acción ante una anormal temperatura del aire, una concentración anormal de humos u otros factores que denuncien un conato de incendio en cualquiera de los espacios protegidos. Los sistemas sensibles a variaciones en la temperatura del aire no empezarán a actuar a menos de 54 °C y empezarán a actuar a no más de 78 °C cuando los incrementos de temperatura hasta esos niveles no excedan de 1 °C por minuto. En espacios de secado y análogos con

▼ **M2**

temperatura ambiente normalmente alta, la Administración podrá autorizar que la temperatura permisible de funcionamiento aumente en 30 °C por encima de la máxima prevista para la parte superior de esos locales. Los sistemas que funcionen por variación en la concentración de humos entrarán en funcionamiento cuando la intensidad de un haz de luz transmitido disminuya. Los detectores de humo estarán homologados de modo que entren en acción antes de que la densidad del humo exceda del 12,5 % de oscurecimiento por metro, pero no hasta que haya excedido del 2 %. La administración podrá aceptar como buenos otros métodos de funcionamiento igualmente eficaces. El sistema de detección no se utilizará más que para detectar incendios.

**Regla 17: Bombas contra incendios**

## Apartado 2

Para el caso en que un incendio producido en un compartimiento cualquiera pudiera inutilizar todas las bombas contra incendios, existirá además a bordo otro medio de suministrar agua para combatir el incendio. En los buques de eslora igual o superior a 75 m, este otro medio será una bomba fija de emergencia accionada independientemente y capaz de suministrar dos chorros de agua con una presión mínima de 0,25 N/mm<sup>2</sup>.

**Regla 20: Extintores de incendios**

## Apartado 2

1. Por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse un 100 % de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 % para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.
2. Cuando se trate de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 % de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.
3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.

## Apartado 4

Los extintores de incendios serán examinados anualmente por una persona competente, autorizada por la administración. Cada extintor se marcará con un rótulo en el que se indique que ha sido examinado. Todos los recipientes de los extintores de incendios presurizados permanentemente y las bombonas de propeleante de los extintores no presurizados habrán de ser sometidos a una prueba de presión hidráulica cada 10 años.

**Regla 21: Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio**

## Apartado 2

1. Cuando se trate de extintores recargables a bordo, deberá proveerse un 100 % de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 % para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.
2. Cuando se trate de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 % de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.
3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.

**Regla 24: Equipos de bombero**

## Apartado 1

Se llevarán a bordo por lo menos dos equipos de bombero. Dichos equipos serán acordes con lo dispuesto en los apartados 2.1, 2.1.1 y 2.1.2 del capítulo III del Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI. Deberán proveerse dos cargas de respeto para cada respirador exigido.

▼ **M2****Regla 25: Plano de lucha contra incendios**

Habrá expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios, cuyo contenido habrá de ser conforme con lo dispuesto en las resoluciones de la OMI A.654(16), «Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios» y A.756(18), «Directrices sobre la información que se ha de facilitar en los planos y folletos de lucha contra incendios».

**Regla 28: Protección estructural contra incendios**

Letra a) del apartado 2

En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de categoría A para máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control, serán de clase «A-60» cuando el espacio de categoría A para máquinas no esté provisto de un sistema fijo de extinción de incendios, y de clase «A-30» cuando esté equipado con tal sistema. Las cubiertas y los mamparos de separación entre otros espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, serán de clase «A-0».

Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de clase «A», con arreglo a las tablas 1 y 2 de la regla 7 del presente capítulo, aunque la administración podrá permitir que a efectos de separación entre espacios tales como el camarote del patrón y la caseta de gobierno se instalen divisiones de la clase «B-15», cuando tales espacios se consideren parte integrante de la caseta de gobierno.

**Regla 31: Cuestiones diversas**

Apartado 1

Las superficies descubiertas que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, pasillos y troncos de escalera, y las superficies ocultas detrás de mamparos, cielos rasos, empanelados y revestimientos de los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama, determinada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

Apartado 3

Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

**Regla 32: Almacenamiento de recipientes de gas y otros materiales peligrosos**

Apartado 4

No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos deberán ser de un tipo de seguridad certificada y cumplir lo prescrito en las disposiciones pertinentes de la norma internacional CEI, Publicación 79, «Material eléctrico para atmósferas de gas explosivas». Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de «Se prohíbe fumar» y «Prohibidas las luces desnudas».

**Regla 38: Extintores de incendios**

Apartado 2

1. Salvo en los casos a que se refiere el apartado 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse un 100 % de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 % para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.
2. Cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m y de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 % de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

**▼M2**

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.

## Apartado 4

Los extintores de incendios serán examinados anualmente por una persona competente, autorizada por la administración. Cada extintor se marcará con un rótulo en el que se indique que ha sido examinado. Todos los recipientes de los extintores de incendios presurizados permanentemente y las bombonas de pro-pelente de los extintores no presurizados habrán de ser sometidos a una prueba de presión hidráulica cada 10 años.

**Regla 39: Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio**

## Apartado 2

1. Salvo en los casos a que se refiere el apartado 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse, como mínimo, un 100 % de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 % para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.
2. Cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m y de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 % de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.
3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de que se trate.

**Regla 41: Equipos de bombero**

En los buques de eslora igual o superior a 45 m se llevarán a bordo por lo menos dos equipos de bombero, en emplazamientos fácilmente accesibles y muy distantes entre sí, no expuestos a quedar aislados por un incendio. Dichos equipos serán acordes con lo dispuesto en los apartados 2.1, 2.1.1 y 2.1.2 del capítulo III del Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

Deberán proveerse, como mínimo, dos cargas de respeto para cada respirador exigido.

**Regla 42: Plano de lucha contra incendios**

Habrá expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios.

El contenido habrá de ser conforme con lo dispuesto en las resoluciones de la OMI A.654(16), «Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios» y A.756(18), «Directrices sobre la información que se ha de facilitar en los planos y folletos de lucha contra incendios».

En los buques de eslora inferior a 45 m, la administración podrá no exigir el cumplimiento de esta prescripción.

**CAPÍTULO VI: PROTECCIÓN DE LA TRIPULACIÓN****Regla 3: Amuradas, barandillas y otros dispositivos protectores**

## Apartado 2

La distancia vertical mínima que medie entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, o el borde de la cubierta de trabajo si hay barandillas instaladas será tal que asegure la protección adecuada de la tripulación contra el agua embarcada en cubierta, habida cuenta de los estados de la mar y de las condiciones meteorológicas en que el buque pueda tener que faenar, las zonas de operaciones, el tipo de buque y su método de pesca. El francobordo medido en el centro del buque desde el borde de la cubierta de trabajo desde la que se realiza la pesca no podrá ser inferior a 300 mm o al francobordo correspondiente al calado máximo de servicio admisible, si este fuese mayor. En los buques dotados de cubiertas de trabajo protegidas, dispuestas de tal modo que el agua no pueda entrar en los espacios de trabajo, no se requerirá otro francobordo mínimo que el correspondiente al calado máximo de servicio admisible.

▼ **M2****Regla 4: Escaleras y escalas**

Para la seguridad de la tripulación, se proveerán escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos, construidas de conformidad con las normas ISO correspondientes.

**CAPÍTULO VII: DISPOSITIVOS Y NORMAS DE SALVAMENTO****Regla 3: Evaluación, ensayo y aprobación de dispositivos y normas de salvamento**

## Apartado 2

Antes de dar su aprobación a los dispositivos y normas de salvamento, la Administración deberá cerciorarse de que se someten a ensayo para confirmar que cumplen los requisitos del presente capítulo, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 96/98/CE del Consejo <sup>(1)</sup> sobre equipos marinos, entre los que se incluyen las recomendaciones de la OMI relativas al ensayo de dispositivos de salvamento.

## Apartado 6

Los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo para los que no se enuncien especificaciones detalladas en la parte C responderán a criterios que satisfagan a la Administración, habida cuenta de las especificaciones específicas establecidas para dichos dispositivos en el capítulo III del Convenio SOLAS de 1974, en su versión modificada, y en el Código internacional de dispositivos de salvamento de la OMI.

**Regla 6: Disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate**

## Letra a) del apartado 4

Cada embarcación de supervivencia irá estibada:

- de modo que ni esta ni los medios provistos para su estiba entorpezcan las maniobras de ninguna embarcación de supervivencia o bote de rescate en los otros puestos de arriado,
- tan cerca de la superficie del agua como sea prudente y posible y, cuando se trate de embarcaciones de salvamento distintas de las balsas que deban lanzarse por la borda, en una posición tal que la embarcación en su posición de embarco quede a no menos de 2 m por encima de la flotación correspondiente a la carga máxima del buque en condiciones adversas de asiento de hasta 10° y con una escora de hasta 20°, a una u otra banda, o de los grados necesarios para que el borde de la cubierta de intemperie se sumerja, si este segundo valor es menor,
- en un estado de disponibilidad continua, de modo que los tripulantes puedan terminar los preparativos para el embarco y puesta a flote en menos de 5 minutos,
- totalmente equipada, según lo prescrito en el presente capítulo.

**Regla 23: Botes de rescate**

## Letra b) del apartado 1

Los botes de rescate podrán ser rígidos o inflables, o ambas cosas a la vez, y deberán:

- i) tener una eslora no inferior a 3,8 m ni superior a 8,5 m, excepto en los buques de eslora inferior a 45 m en los que, debido al tamaño del buque o a otras razones por las que se considere injustificada o impracticable la instalación de tales botes, la administración podrá aceptar un bote de rescate de eslora menor, aunque no inferior a 3,3 m,
- ii) poder transportar, como mínimo, cinco personas sentadas y una persona tendida o bien, cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m con un bote de rescate de menos de 3,8 m, poder transportar, como mínimo, cuatro personas sentadas y una persona tendida.

<sup>(1)</sup> DO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

**▼M2**

Letra c) del apartado 1

La administración establecerá el total de personas al que se podrá dar cabida en un bote mediante un ensayo para determinar el número de asientos. La capacidad mínima de transporte habrá de ser acorde a lo dispuesto en el inciso ii) de la letra b) del apartado 1 de la regla 23. Los asientos podrán encontrarse en el suelo, exceptuando el del timonel. Ninguna parte de las posiciones sentadas podrá reposar en la regala, el espejo o los dispositivos de flotabilidad situados a los lados del bote.



*ANEXO II*

**Adaptación de las disposiciones de los capítulos IV, V, VII y IX del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993, de conformidad con el apartado 4 del artículo 3 de este último, para su aplicación a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros**

**CAPÍTULO IV: INSTALACIONES DE MÁQUINAS, INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ESPACIOS DE MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE**

*Regla 1: Ámbito de aplicación*

Se redactará como sigue:

«Salvo disposición en contrario, las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros.».

*Regla 7: Comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas*

Se añadirá el texto siguiente:

«Se dispondrá de dos medios distintos de comunicación .... uno de los cuales será un telégrafo de máquinas; no obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros cuya maquinaria propulsora esté controlada directamente desde la caseta, la Administración podrá aceptar un medio de comunicación que no sea un telégrafo de máquinas.».

*Regla 8: Control de la maquinaria de propulsión desde la caseta de gobierno*

En la letra d) del apartado 1 se añadirá el texto siguiente:

«... o desde la cámara de mando de las máquinas. En los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá permitir que el puesto de control situado en el espacio de máquinas sea solamente un puesto de emergencia, siempre que la vigilancia y el control efectuados desde la caseta de gobierno sean adecuados.».

*Regla 16: Fuente de energía eléctrica principal*

En la letra b) del apartado 1 se añadirá el texto siguiente:

«... y conservación de la captura. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros, sólo será necesario asegurar el funcionamiento de los servicios esenciales para la propulsión y seguridad del buque, en el caso de que uno de los grupos electrógenos se pare.».

*Regla 17: Fuente de energía eléctrica de emergencia*

En el apartado 6 se incluirá el texto siguiente:

«Toda batería de acumuladores instalada de conformidad con lo dispuesto en la presente regla, exceptuadas las baterías que para los emisores y receptores de radio se instalen en los buques de eslora inferior a 45 metros, irá situada ...».

*Regla 22: Sistema de alarma*

En la letra a) del apartado 2 se incluirá la frase siguiente:

«El sistema [...] que se produzcan. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá permitir que el sistema sea capaz de hacer sonar e indicar visualmente cada alarma distinta en la caseta de gobierno solamente.».

En la letra b) del apartado 2 se incluirá el texto siguiente:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 metros el sistema estará conectado ...».

En la letra c) del apartado 2 se incluirá el texto siguiente:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 metros funcionará un dispositivo ...».

**▼B****CAPÍTULO V: PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS****Regla 2: Definiciones**

En la letra b) del apartado 14 se incluirá el texto siguiente:

«... no inferior a 375 kilovatios,».

**PARTE C**

El título se sustituirá por el texto siguiente:

«PARTE C — MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 24 METROS, PERO INFERIOR A 60 METROS».

**Regla 35: Bombas contra incendios**

Se incluirá el párrafo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el apartado 1 de la regla 35 del capítulo V, se dispondrá al menos de dos bombas contra incendios.».

En el apartado 8 se añadirá el texto siguiente:

«... o 25 m<sup>3</sup>/h, si éste fuese mayor.».

**Regla 40: Dispositivos de extinción de incendios en los espacios de máquinas**

En la letra a) del apartado 1 se incluye el texto siguiente:

«... no inferior a 375 kilovatios ...».

**CAPÍTULO VII: DISPOSITIVOS Y NORMAS DE SALVAMENTO****Regla 1: Ámbito de aplicación**

El apartado 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. Salvo disposición en contrario, el presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros.».

**Regla 5: Cantidades y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate**

1) El principio del apartado 3 se redactará como sigue:

«Los buques de eslora inferior a 75 metros pero igual o superior a 45 metros se ajustarán a lo siguiente:».

2) Se añadirá el apartado siguiente:

«3 bis. Los buques de eslora inferior a 45 metros llevarán:

- a) embarcaciones de supervivencia de suficiente capacidad conjunta para dar cabida al 200 % del número total de personas, como mínimo, que haya a bordo. De estas embarcaciones de supervivencia, las suficientes para dar cabida al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo serán de un tipo que permita ser arriado desde una u otra banda del buque; y
- b) un bote de rescate, salvo cuando la Administración considere que el tamaño del buque y su maniobrabilidad, la disponibilidad de medios cercanos de búsqueda y salvamento y de sistema de avisos meteorológicos, el hecho de que el buque faene en zonas no expuestas a mal tiempo o las características propias de la estación en que se realicen las operaciones hacen innecesaria la provisión de tal bote.».

3. El principio del apartado 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«En lugar de cumplir con las prescripciones de la letra a) del apartado 2, de la letra a) del apartado 3 y de la letra a) del apartado 3 bis, los buques podrán llevar ...».

**▼B****Regla 10: Aros salvavidas**

1) La letra b) del apartado 1 se redactará como sigue:

«seis aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 75 metros pero igual o superior a 45 metros;».

2) En el apartado 1 se añadirá la siguiente letra:

«c) cuatro aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 45 metros.».

**Regla 13: Dispositivos radioeléctricos de salvamento**

Se incluirá el apartado siguiente:

«1 bis. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros, el número de aparatos podrá limitarse a dos, si la Administración considera que el requisito de llevar tres de dichos aparatos no es necesario, habida cuenta del área de faena del buque y del número de personas que trabajan a bordo.».

**Regla 14: Transpondedor de radar**

Se añadirá al final la frase siguiente:

«... en cada embarcación de supervivencia. En cada buque de eslora inferior a 45 metros se llevará por lo menos un transpondedor de radar.»

**CAPÍTULO IX: RADIOCOMUNICACIONES****Regla 1: Ámbito de aplicación**

La primera frase del apartado 1 quedará redactada como sigue:

«Salvo disposición en contrario, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros y a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 metros.».

**▼M1****Regla 7: Equipo radioeléctrico — zona marítima A1**

Se insertará un nuevo apartado 4:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a) de la regla 4, la Administración podrá eximir a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros pero inferior a 45 metros que realicen viajes exclusivamente en la zona marítima A1, de las prescripciones de la letra f) del apartado 1 de la regla 6 y del apartado 3 de la regla 7, siempre que estén equipados con una instalación radio eléctrica tal como establece la letra a) del apartado 1 de la regla 6, así como de una instalación radioléctrica adicional con llamada selectiva (LSD) para la transmisión buque a costera de alertas de socorro, tal como dispone la letra a) del apartado 1 de la regla 7.».



*ANEXO III*

**Disposiciones regionales y locales (apartado 3 del artículo 3 y apartado 1 del artículo 4)**

**A. Disposiciones regionales «zona norte»**

1. *Ámbito de aplicación*

Salvo disposición en contrario, las aguas situadas al norte de los límites indicados en el mapa adjunto al presente anexo, excluido el Mar Báltico. Dicha delimitación corresponde al paralelo 62° Norte a partir de la costa occidental de Noruega hasta los 4° de longitud Oeste; desde allí, al meridiano 4° de longitud Oeste hasta la latitud 60° 30' Norte; desde allí, a los 60° 30' de latitud Norte hasta los 5° de longitud Oeste; desde allí, al meridiano 5° Oeste hasta los 60° de latitud Norte; desde allí, al paralelo 60° Norte hasta los 15° de longitud Oeste; desde allí, al meridiano 15° Oeste hasta los 62° de latitud Norte; desde allí, al paralelo 62° Norte hasta los 27° de longitud Oeste; desde allí, al meridiano 27° Oeste hasta los 59° de latitud Norte y desde allí al paralelo 59° Norte hacia el Oeste.

2. *Definiciones*

«Hielo a la deriva en gran cantidad»: hielo a la deriva sobre 8/10 o más de la superficie del mar.

3. *Apartado 1 de la regla 7 del capítulo III (Condiciones operativas)*

Además de las condiciones operativas específicas expuestas en el apartado 1 de la regla 7 del capítulo III, también deberán tenerse en cuenta las condiciones operativas siguientes:

- e) las condiciones operativas b), c) o d), cualquiera que sea la que presente los valores más bajos de los parámetros de estabilidad que figuran entre los criterios de estabilidad incluidos en la regla 2 (del mismo capítulo), se calcularán incluyendo los márgenes de acumulación de hielo de conformidad con las prescripciones de la regla 8 del capítulo III;
- f) para buques de pesca al cerco de jareta: salida del caladero con las artes de pesca, sin capturas y 30 % de provisiones, combustible, etc., incluyendo los márgenes de acumulación de hielo de conformidad con las prescripciones de la regla 8 del capítulo III.

4. *Regla 8 del capítulo III (Acumulación de hielo)*

Los requisitos específicos de la regla 8 del capítulo III y las directrices específicas de la Recomendación nº 2 de la Conferencia de Torremolinos se aplicarán en la región de que se trate, es decir, también fuera de los límites indicados en el mapa adjunto a dicha Recomendación.

No obstante las disposiciones de las letras a) y b) del apartado 1 de la regla 8 del capítulo III, para los buques que faenen en la zona situada al norte de la latitud 63° N entre la longitud 28° W y 11° W, se incluirán en los cálculos de estabilidad los márgenes de formación de hielo siguientes:

- a) 40 kilogramos por metro cuadrado de cubiertas a la intemperie y pasarelas;
- b) 10 kilogramos por metro cuadrado del área lateral proyectada de cada costado del buque, que quede por encima del plano de flotación.

5. *Letra b) del apartado 2 b) del apartado 3 de la regla 5 del capítulo VII (Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate)*

No obstante lo dispuesto en la letra b) del apartado 2, en la letra b) del apartado 3 y en el apartado 3 bis de la regla 5 del capítulo VII, para los buques de pesca cuyo casco esté construido de conformidad con las normas de una organización reconocida para faenar en aguas con una elevada concentración de hielo flotante o a la deriva de acuerdo con el apartado 2 de la regla 1 del capítulo II del anexo del Protocolo de Torremolinos, los botes de rescate/salvavidas exigidos en virtud de la

**▼B**

letra b) del apartado 2, la letra b) del apartado 3 o la letra b) del apartado 3 *bis* estarán al menos parcialmente cerrados (tal como se define en la regla 18 del capítulo VII) y tendrán capacidad suficiente para acoger a todas las personas que se encuentren a bordo.

6. *Regla 9 del capítulo VII (Trajes de inmersión y ayudas térmicas)*

No obstante lo dispuesto en la regla 9 del capítulo VII, cada una de las personas que estén a bordo dispondrá de un traje de inmersión aprobado, de la talla adecuada, conforme con las disposiciones de la regla 25 del capítulo VII, incluidas las medidas aplicables a dicha regla que figuran en el punto 8 de la sección A del presente anexo.

7. *Regla 14 del capítulo VII (Transpondedor de radar)*

Además de las disposiciones de la parte B del capítulo VII, cada aro salvavidas, bote de rescate y balsa salvavidas estará permanentemente equipada de un transpondedor de radar que pueda operar en la banda de 9 GHz.

8. *Regla 25 del capítulo VII (Trajes de inmersión)*

No obstante lo dispuesto en la regla 25 del capítulo VII, todos los trajes de inmersión, requeridos en virtud del punto 6 de la sección A del presente anexo, deberán estar confeccionados, como una unidad, con material intrínsecamente aislante y cumplir los requisitos de flotabilidad del inciso i) de la letra c) del apartado 1 de la regla 24 del capítulo VII, así como los requisitos correspondientes de la regla 25 del capítulo VII.

9. *Apartado 7 de la regla 3 del capítulo X (Instalaciones de radar)*

No obstante lo dispuesto en el apartado 7 de la regla 3 del capítulo X, los buques de eslora igual o superior a 24 metros estarán equipados con una instalación de radar que sea satisfactoria a juicio de la Administración. Dicha instalación deberá poder operar en la banda de 9 GHz.

10. *Regla 5 del capítulo X (Lámparas de señales)*

Además de lo dispuesto en la regla 5 del capítulo X, los buques que estén faenando en aguas donde pueda haber hielo a la deriva estarán equipados como mínimo con un reflector que tenga una potencia lumínica de al menos 1 lux, medida a una distancia de 750 metros.

**B. Disposiciones regionales «zona sur»**

1. *Ámbito de aplicación*

El mar Mediterráneo y las zonas costeras, dentro de las 20 millas desde la costa de España y Portugal, de la zona de verano del Océano Atlántico, tal como se define en el «Mapa de zonas y áreas estacionales» en el anexo II del Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 <sup>(1)</sup>, modificado.

2. *Apartado 1 de la regla 9 del capítulo VII (Trajes de inmersión)*

Habida cuenta de las disposiciones del apartado 4 de la regla 9 del capítulo VII, al final del apartado 1 se añadirá la frase siguiente:

«Para los buques de eslora inferior a 45 metros no se necesitarán más de dos trajes de inmersión.»

3. *Regla 1 del capítulo XI (Radiocomunicaciones — Ámbito de aplicación)*

Se añadirá el apartado siguiente:

«1 *bis*. El presente capítulo es aplicable también a los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros, siempre que la zona en la que faenen esté adecuadamente cubierta por una estación costera que opere de conformidad con el plan director de la OMI.»

<sup>(1)</sup> Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, adoptado el 5 de abril de 1966 por la Conferencia internacional sobre líneas de carga, celebrada en Londres a invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.





*ANEXO IV*

**requisitos específicos de seguridad (apartado 4 del artículo 3)**

**CAPÍTULO II: CONSTRUCCIÓN, INTEGRIDAD DE ESTANQUEIDAD Y EQUIPO**

Se añadirán las reglas siguientes:

*«Regla 16: Cubiertas de trabajo dentro de una superestructura cerrada*

1. Dichas cubiertas deberán tener instalado un sistema de drenaje eficaz con la adecuada capacidad de drenaje para evacuar el agua de lavado y los desperdicios de la pesca.
2. Todas las aberturas necesarias a las operaciones de pesca deberán disponer de los medios necesarios para que una persona pueda cerrarlas de manera rápida y eficaz.
3. En el momento de subir las capturas a dichas cubiertas para su manipulación o acondicionamiento, deberán colocarse en un depósito. Dichos depósitos deberán ajustarse a los requisitos de la regla 11 del capítulo III. Deberá instalarse un sistema de drenaje eficaz. Deberá preverse una protección adecuada contra la entrada involuntaria de agua en la cubierta de trabajo.
4. Dichas cubiertas dispondrán al menos de dos salidas.
5. La altura libre para estar de pie en el espacio de trabajo no deberá ser inferior a 2 metros en cualquier punto.
6. Se dispondrá de un sistema fijo de ventilación que permita al menos 6 cambios de aire por hora.

*Regla 17: Marcas de profundidad*

1. Todos los buques dispondrán de marcas de profundidad expresadas en decímetros en ambos lados de la roda y de la popa.
2. Dichas marcas estarán situadas lo más cerca posible de las perpendiculares.

*Regla 18: Tanques para la conservación del pescado en agua de mar refrigerada o helada*

1. En caso de utilizar tanques de agua de mar refrigerada o helada o de otros sistemas de tanques similares, dichos tanques dispondrán de un mecanismo instalado permanentemente para el llenado y vaciado del agua de mar.
2. Si dichos tanques también se utilizan para transportar carga seca, irán provistos de un sistema de achique y de los medios adecuados para evitar que el agua del sistema de achique pueda penetrar en el tanque.»

**CAPÍTULO III: ESTABILIDAD Y ESTADO CORRESPONDIENTE DE NAVEGABILIDAD**

*Regla 9: Experiencia de estabilidad*

Se añadirá el apartado siguiente:

«4. La experiencia de estabilidad y la comprobación de las condiciones requeridas en el apartado 1 de la regla 9 del capítulo III se efectuarán al menos cada diez años.»

**CAPÍTULO IV: INSTALACIONES DE MÁQUINAS, INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ESPACIOS DE MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE**

*Regla 13: Aparato de gobierno*

Al apartado 10 se añadirá el siguiente texto:

«Si dicha fuente de energía es eléctrica, la fuente de energía eléctrica de emergencia permitirá que los medios auxiliares activen el timón durante un período no inferior a 10 minutos.»

**▼B****Regla 16: Fuente de energía eléctrica principal**

Se añadirá el apartado siguiente:

«3. Si las luces de navegación son exclusivamente eléctricas, se accionarán mediante un tablero de distribución propio separado y se dispondrá de los medios adecuados para el control de dichas luces.».

**Regla 17: Fuente de energía eléctrica de emergencia**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, para buques de eslora igual o superior a 45 metros la fuente de energía eléctrica de emergencia permitirá que las instalaciones enumeradas en dicha regla funcionen durante un período no inferior a 8 horas.

**CAPÍTULO V: PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS****Regla 22: Dispositivos de extinción de incendios en los espacios de máquinas**

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente regla, todos los espacios de máquinas de la categoría A dispondrán de un equipo contra incendios fijo.

**Regla 40: Dispositivos de extinción de incendios en los espacios de máquinas**

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente regla, todos los espacios de máquinas de la categoría A dispondrán de un equipo contra incendios fijo.

▼ B

## ANEXO V

**MODELOS DE CERTIFICADO DE CONFORMIDAD, CERTIFICADO DE EXENCIÓN E  
INVENTARIO DEL EQUIPO**

**CERTIFICADO DE CONFORMIDAD**

El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo.

(sello oficial)

(Estado)

**para buque de pesca nuevo/existente <sup>(1)</sup>**

**expedido con arreglo a lo dispuesto en la**

.....  
[denominación de la(s) medida(s) pertinente(s) introducida(s) por el Estado miembro]

**en señal de la conformidad del buque citado a continuación con lo dispuesto en la Directiva  
97/70/CE del Consejo por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los  
buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros**

otorgado en virtud de la autoridad conferida por el Gobierno de .....  
(nombre oficial completo del Estado miembro)

por .....  
(nombre oficial completo de la organización competente reconocida de conformidad con la Directiva 94/57/CE  
del Consejo)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Eslora <sup>(2)</sup>

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante <sup>(3)</sup>: .....

Fecha de colocación de la quilla o de fase equivalente de construcción del buque <sup>(3)</sup>: .....

Fecha de entrega o de terminación de transformación importante <sup>(3)</sup>: .....

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda, de acuerdo con las definiciones de los apartados 2 y 3 del artículo 2.

<sup>(2)</sup> Según se define en el apartado 6 del artículo 2.

<sup>(3)</sup> Según se define en el apartado 2 del artículo 2.

**▼B**

(Dorso del certificado)

**Reconocimiento inicial**

CERTIFICO que:

- 1) El buque ha sido sometido a reconocimiento conforme a lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 de la regla 6 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993.
- 2) El reconocimiento ha demostrado que:
  - 1) el buque cumple íntegramente con lo prescrito en la Directiva 97/70/CE del Consejo;
  - 2) el calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales de este buque está indicado en el cuadernillo de estabilidad aprobado con fecha de .....
3. Se ha expedido/no se ha expedido <sup>(1)</sup> un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta ....., a reserva de que se efectúen los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en los incisos ii) y iii) de la letra b) y en la letra c) del apartado 1 de la regla 6 del capítulo I.

Expedido en ....., a .....  
(lugar de expedición del certificado) (fecha de expedición)

.....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado  
y/o  
sello o estampilla de la autoridad expedidora

*Si el certificado lleva firma, se añadirá la frase siguiente:*

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el mencionado Estado miembro para expedir el presente certificado.

.....  
(firma)

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

**▼B**

*(Página siguiente del certificado)*

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado por un período de gracia cuando sea aplicable el apartado 1 de la regla 11 del capítulo I**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en el apartado 1 de la regla 11 del capítulo I, hasta .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

---

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando sean aplicables los apartados 2 o 4 de la regla 11 del capítulo I**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en el apartado 2/apartado 4 (1) de la regla 11 del capítulo I, hasta .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

---

(1) Táchese lo que no proceda.

**▼B**

*(Página siguiente del certificado)*

**Refrendo de los reconocimientos periódicos**

**Reconocimiento del equipo**

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el inciso ii) de la letra b) del apartado 1 de la regla 6 del capítulo I, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

**Reconocimientos del equipo radioeléctrico**

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el inciso iii) de la letra b) del apartado 1 de la regla 6 del capítulo I, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Primer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

**▼ B**

*(Página siguiente del certificado)*

Segundo reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Tercer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

---

**Refrendo del reconocimiento intermedio**

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la letra c) del apartado 1 de la regla 6 del capítulo I, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

▼B

## CERTIFICADO DE EXENCIÓN

(sello oficial)

(Estado)

**para buque de pesca nuevo/existente <sup>(1)</sup>****expedido con arreglo a lo dispuesto en la**.....  
[denominación de la(s) medida(s) pertinente(s) introducida(s) por el Estado miembro]**en señal de la conformidad del buque citado a continuación con lo dispuesto en la Directiva 97/70/CE del Consejo por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros**otorgado en virtud de la autoridad conferida por el Gobierno de .....  
(nombre oficial completo del Estado miembro)por .....  
(nombre oficial completo de la organización competente reconocida de conformidad con la Directiva 94/57/CE del Consejo)**Datos relativos al buque:**

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Eslora <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda, de acuerdo con las definiciones de los apartados 2 y 3 del artículo 2.<sup>(2)</sup> Según se define en el apartado 6 del artículo 2.

**▼B**

*(Dorso del certificado)*

SE CERTIFICA que:

Por aplicación de lo prescrito en la regla ..... el buque queda exento de la prescripciones relativas .....

.....  
.....

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el certificado de exención: .....

.....  
.....

El presente certificado será válido hasta ....., a reserva de que siga siendo válido el certificado de conformidad al que se adjunta el presente certificado.

Expedido en ..... , a .....  
(lugar de expedición del certificado) (fecha de expedición)

.....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado  
y/o  
sello o estampilla de la autoridad expedidora)

*Si el certificado lleva firma, se añadirá la frase siguiente:*

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el mencionado Estado miembro para expedir el presente certificado.

.....  
(firma)

**▼ B**

*(Página siguiente del certificado)*

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado por un período de gracia cuando sea aplicable el apartado 1 de la regla 11 del capítulo I**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en el apartado 1 de la regla 11 del capítulo I, hasta .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

---

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando sean aplicables los apartados 2 o 4 de la regla 11 del capítulo I**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en el apartado 2/apartado 4 <sup>(1)</sup> de la regla 11 del capítulo I, hasta .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

Lugar: .....

Fecha: .....

.....  
(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

---

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.



(Modelo de suplemento del certificado de conformidad)

## INVENTARIO DEL EQUIPO

### adjunto al certificado de conformidad

El presente inventario irá siempre unido al certificado de conformidad.

**Inventario del equipo que permite cumplir con la Directiva 97/70/CE del Consejo por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros**

#### 1. Datos relativos al buque

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Eslora (*)

#### 2. Pormenores de los dispositivos de salvamento

	A babor	A estribor
1. Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....	.....
2. Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1. Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2. Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla 18 del capítulo VII)	.....	.....
2.3. Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla 19 del capítulo VII)	.....	.....
3. Número de botes de rescate	.....	.....
3.1. Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....	.....
4. Balsas salvavidas	.....	.....
4.1. Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
4.1.1. Número de balsas salvavidas	.....	.....
4.1.2. Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
4.2. Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
4.2.1. Número de balsas salvavidas	.....	.....
4.2.2. Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....

(\*) Según se define en el apartado 6 del artículo 2.

▼B

	A babor	A estribor
5. Número de aros salvavidas	.....	.....
6. Número de chalecos salvavidas	.....	.....
7. Trajes de inmersión	.....	.....
7.1. Número total	.....	.....
7.2. Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....	.....
8. Número de ayudas térmicas <sup>(1)</sup>	.....	.....
9. Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....	.....
9.1. Número de respondedores de radar	.....	.....
9.2. Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....	.....

(<sup>1</sup>) Excluidas las prescritas en el inciso xxi) del apartado 8 de la regla 17 y en el inciso xxiv) de la letra a) del apartado 5 de la regla 20 del capítulo VII.

3. *Pormenores de las instalaciones radioeléctricas*

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1. Sistemas primarios	.....
1.1. Instalación radioeléctrica de ondas métricas	.....
1.1.1. Codificador de LSD	.....
1.1.2. Receptor de escucha de LSD	.....
1.1.3. Radiotelefonía	.....
1.2. Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas	.....
1.2.1. Codificador de LSD	.....
1.2.2. Receptor de escucha de LSD	.....
1.2.3. Radiotelefonía	.....
1.3. Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas y decamétricas	.....
1.3.1. Codificador de LSD	.....
1.3.2. Receptor de escucha de LSD	.....
1.3.3. Radiotelefonía	.....
1.3.4. Telegrafía de impresión directa	.....
1.4. Estación terrena de buque de Inmarsat	.....
2. Medios secundarios para emitir la alerta	.....
3. Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima	.....
3.1. Receptor NAVTEX	.....
3.2. Receptor de LIG	.....
3.3. Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas	.....

**▼ B**

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
4. RLS por satélite	.....
4.1. Cospas-Sarsat	.....
4.2. Inmarsat	.....
5. RLS de ondas métricas	.....
6. Receptor de radar del buque	.....
7. Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2,182 kHz <sup>(1)</sup>	.....
8. Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2,182 kHz <sup>(2)</sup>	.....

(<sup>1</sup>) A menos que el Comité de seguridad marítima de la Organización determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario adjunto a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.  
 (<sup>2</sup>) No será necesario anotar este equipo en el inventario adjunto a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

4. *Métodos utilizados para asegurar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (regla 14 del capítulo IX)*

- 4.1. Duplicación del equipo: .....
- 4.2. Mantenimiento en tierra: .....
- 4.3. Capacidad de mantenimiento en la mar: .....

SE CERTIFICA que este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en ....., a .....  
 (lugar de expedición del certificado) (fecha de expedición)

.....  
 (firma del funcionario autorizado para expedir el inventario  
 y/o  
 sello o estampilla de la autoridad expedidora)

*Si el certificado lleva firma, se añadirá la frase siguiente:*

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado por el mencionado Estado miembro para expedir el presente certificado.

.....  
 (firma)