

Con ocasión de esta firma, han hecho la siguiente declaración:

Las Partes contratantes consideran que el Convenio constituye una etapa importante con vistas a la realización de un espacio sin fronteras interiores y se inspirarán en él para la continuación de los trabajos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas.

Los Ministros y Secretarios de Estado, teniendo en cuenta los riesgos en materia de seguridad y de inmigración clandestina, subrayan la necesidad de establecer un control eficaz en las fronteras exteriores según los principios uniformes previstos en el artículo 6. Las Partes contratantes deberán promover especialmente la armonización de los métodos de trabajo para el control y la vigilancia de las fronteras con la finalidad de realizar dichos principios uniformes.

El Comité ejecutivo examinará, por otra parte, todas las medidas útiles para el funcionamiento de un control uniforme y eficaz en las fronteras exteriores, así como su aplicación concreta. Estas medidas comprenden las medidas que permitan comprobar las condiciones de entrada de un extranjero en el territorio de las Partes contratantes, la aplicación de las mismas modalidades para denegar la entrada, la elaboración de un manual

común para los funcionarios encargados de la vigilancia de las fronteras y el fomento de un nivel equivalente de control en las fronteras exteriores mediante intercambio y visitas de trabajo comunes.

Con ocasión de esta firma, han confirmado además la decisión del Grupo Central de Negociación de crear un grupo de trabajo que se encargará:

De informar, con carácter previo a la entrada en vigor del Convenio, al Grupo Central de Negociación de todas las circunstancias que revistan importancia para los asuntos tratados por el Convenio y para la entrada en vigor del mismo, y de modo especial de los progresos realizados en lo concerniente a la armonización de disposiciones legales en el contexto de la unificación de los dos Estados alemanes.

De concertarse sobre los eventuales efectos de esta armonización y de sus circunstancias en relación con la puesta en marcha del Convenio.

De elaborar medidas concretas en la perspectiva de la circulación de los extranjeros exentos de la obligación de visado con carácter previo a la entrada en vigor del Convenio y de presentar propuestas para la armonización de las modalidades del control de personas en las futuras fronteras exteriores.

ESTADOS PARTE

Países	Fecha depósito del instrumento	Acta final firmada el 25-6-1991	Entrada en vigor
Alemania	28-10-1993 (R)	28-10-1993 (R)	01-03-1994
Bélgica	31-03-1993 (R)	31-03-1993 (R)	01-03-1994
España	30-07-1993 (R)	30-07-1993 (R)	01-03-1994
Francia	13-01-1994 (A)	—	01-03-1994
Italia	—	—	01-03-1994 (1)
Luxemburgo	31-03-1993 (R)	31-03-1993 (R)	01-03-1994
Países Bajos	30-07-1993 (R)	—	01-03-1994

(R) Ratificación, (A) Aprobación.

(1) S/artículo 5 del Acuerdo.

El presente Acuerdo ha entrado en vigor, de forma general y para España el 1 de marzo de 1994, de conformidad con el artículo 5.2 del mismo.

Las disposiciones del Convenio de aplicación relativas a la creación, actividades y competencias del Comité ejecutivo han entrado en vigor para España el 1 de marzo de 1994, según lo establecido en el párrafo 2 del artículo 140, y en el párrafo 2 del artículo 139 del mismo.

Las demás disposiciones del Convenio entrarán en vigor a partir del primer día del tercer mes siguiente al cumplimiento de todas las condiciones previas a la aplicación del mismo, según establece la Declaración Común relativa al artículo 139 contenida en el Acta Final.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 22 de marzo de 1994.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

7587 ENMIENDAS al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Londres, 1 de noviembre de 1974), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 a 18 de junio de 1980), aprobadas el 25 de mayo de 1990 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 57 período de sesiones.

RESOLUCION MSC.19(68)

(Aprobada el 25 de mayo de 1990)

Aprobación de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

El Comité de Seguridad Marítima,

Recordando el artículo 28, b), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité;

Recordando además que, mediante la Resolución A.265(VIII), la Asamblea aprobó las reglas de compartimentado y estabilidad para buques de pasaje, que pueden considerarse equivalentes a la parte B, «Compartimentado y estabilidad del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974;

Reconociendo que la seguridad de los buques se verá acrecentada mediante la incorporación en el Convenio de reglas de compartimentado y estabilidad con avería aplicables a los buques de carga;

Tomando nota de que, en su 57 período de sesiones, las reglas de compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga seca, incluidos los de transbordo rodado, partiendo de una concepción probabilista de la conservación de la flotabilidad, fueron aprobadas en forma de enmiendas al Convenio SOLAS y distribuidas de

conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), i), del Convenio;

Habiendo examinado las reglas de compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga seca, incluidos los de transbordo rodado, elaboradas como una nueva parte B-1, «Compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga», del capítulo II-1 del Convenio,

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), iv), del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente Resolución.

2. *Decide*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), vi), 2), bb), del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 31 de julio de 1991, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos contratantes del Convenio o los Gobiernos contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que rechazan las enmiendas.

3. *Invita* a los Gobiernos contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de febrero de 1992 cuando hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 supra.

4. *Insta* a los Gobiernos contratantes a que apliquen las reglas junto con las notas explicativas elaboradas por la Organización a fin de garantizar su aplicación uniforme.

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

6. *Pide además* al Secretario general que envíe copias de la Resolución a los miembros de la Organización que no son Gobiernos contratantes del Convenio.

ANEXO

Texto de las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

CAPITULO II-1

Construcción-compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

A continuación de la parte B existente, añádase la nueva parte B-1, que comprende las reglas 25-1 a 25-10:

«Parte B-1. Compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga (*)

(Esta parte es aplicable a los buques de carga construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente.)

REGLA 25-1

Ambito de aplicación

1. Lo prescrito en esta parte se aplicará a los buques de eslora ("L_s") superior a 100 metros,

(*) El Comité de Seguridad Marítima, al aprobar las reglas de la parte B-1, invitó a las Administraciones a que aplicaran dichas reglas junto con las notas explicativas elaboradas por la Organización, a fin de garantizar su aplicación uniforme.

excluidos los buques que se demuestre que cumplen con las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería que figuran en otros instrumentos (**) elaborados por la Organización.

2. En adelante, toda referencia a las reglas se entenderá hecha al conjunto de reglas de la presente parte.

3. La Administración podrá, respecto de un determinado buque o grupo de buques, aceptar otras disposiciones si juzga satisfactorio que ofrecen como mínimo el mismo grado de seguridad que el estipulado en las presentes reglas. Toda Administración que permita tales disposiciones sustitutivas comunicará los pormenores correspondientes a la Organización.

REGLA 25-2

Definiciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de las presentes reglas regirán las siguientes definiciones:

1.1 Línea de carga de compartimentado: La flotación utilizada para determinar el compartimentado del buque.

1.2 Línea de máxima carga de compartimentado: La línea de carga de compartimentado correspondiente al calado de verano que se asigne al buque.

1.3 Línea de carga parcial: La correspondiente al calado del buque en rosca más el 60 por 100 de la diferencia entre el citado calado y el de la línea de máxima carga de compartimentado.

2.1 Eslora de compartimentado del buque ("L_s"): La eslora máxima de trazado proyectada del buque, medida a la altura de la cubierta o cubiertas que limitan la extensión vertical de la inundación o por debajo de éstas, cuando la flotación del buque coincide con la línea de máxima carga de compartimentado.

2.2 A media eslora: Punto medio de la eslora de compartimentado del buque.

2.3 Extremo popel: Límite de popa de la eslora de compartimentado.

2.4 Extremo proel: Límite de proa de la eslora de compartimentado.

3. Manga ("B"): La manga máxima de trazado del buque, a media eslora, medida a la altura de la línea de máxima carga de compartimentado o por debajo de ésta.

4. Calado ("d"): La distancia vertical medida desde la línea base de trazado, a media eslora, hasta la flotación que se considere.

5. Permeabilidad ("μ"): La proporción del volumen sumergido de ese espacio que el agua puede ocupar.

REGLA 25-3

Índice de subdivisión prescrito "R"

1. Estas reglas tienen por objeto proporcionar una norma mínima de compartimentado aplicable a los buques.

(**) Tales como el anexo I del MARPOL 73/78, los códigos CIO, CIG, CGrQ y CG, las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro [Resolución A.469(XII)]; el código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales [Resolución A.534(13)], y la regla 27 del Convenio de líneas de carga, 1986, para los graneleros a los que se hayan asignado francobordos B-60 o B-100.

2. El grado de compartimentado necesario queda determinado por el índice de subdivisión prescrito "R", como se indica a continuación:

$$R = (0,002 + 0,0009L_s)^{1/3}, \text{ "L}_s\text{"} \text{ en metros.}$$

REGLA 25-4

Índice de subdivisión obtenido "A"

1. El índice de subdivisión obtenido "A", calculado como se indica en la presente regla, no será inferior al índice de subdivisión prescrito "R", calculado de conformidad con el párrafo 2 de la regla 25-3.

2. El índice de subdivisión obtenido "A" se calculará mediante la siguiente fórmula:

$$A = \sum p_i s_i$$

donde:

"i" representa cada uno de los compartimientos o grupo de compartimientos considerados,

"p" representa la probabilidad de que sólo se inunde el compartimiento o el grupo de compartimientos considerados, ignorando el compartimentado horizontal,

"s" representa la probabilidad de que el buque conserve la flotabilidad después de que se haya inundado el compartimiento o el grupo de compartimientos considerados, teniendo en cuenta los efectos del compartimentado horizontal.

3. Para calcular "A" se supondrá que el buque tiene asiento a nivel.

4. Esa sumatoria abarca únicamente los casos de inundación que contribuyen al valor del índice de subdivisión obtenido "A".

5. La sumatoria indicada en la fórmula antedicha se aplicará a lo largo de la eslora del buque para todos los casos de inundación en que se vean afectados uno, dos o más compartimientos adyacentes.

6. Si el buque tiene compartimientos laterales, la contribución a la sumatoria indicada en la fórmula se aplicará primero para todos los casos de inundación en que se vean afectados los compartimientos laterales, y a continuación, para todos los casos de inundación simultánea de uno o varios compartimientos laterales junto con uno o varios compartimientos interiores adyacentes a aquéllos, suponiendo una penetración rectangular que se extienda hasta el plano diametral del buque, pero excluyendo la avería de cualquier mamparo longitudinal que pueda haber en crujía.

7. La extensión vertical de la avería supuesta se extenderá desde la línea base hasta cualquier subdivisión horizontal estanca que haya por encima de la flotación o más arriba. Sin embargo, si una extensión menor diera por resultado un valor más desfavorable, se supondrá dicha extensión.

8. Si dentro de los compartimientos que se suponen inundados hay tuberías, conductos o túneles se dispondrán medios para asegurar que por esa razón no se extienda la inundación progresiva a otros compartimientos que no sean los que se suponen inundados. No obstante, la Administración podrá permitir que la inundación progresiva se extienda ligeramente, siempre y cuando se demuestre que pueden contenerse fácilmente sus efectos y que no peliga la seguridad del buque.

9. Al realizar los cálculos de inundación de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas, sólo será necesario suponer una brecha en el casco.

REGLA 25-5

Cálculo del factor "p_i"

1. El factor "p_i" se calculará conforme a lo estipulado en el párrafo 1.1, utilizándose las notaciones siguientes:

x_1 = distancia medida desde el extremo popel de "L_s" hasta la parte más cercana a la proa del límite popel del compartimiento considerado;

x_2 = distancia medida desde el extremo popel de "L_s" hasta la parte más cercana a la popa del límite proel del compartimiento considerado;

$$E_1 = x_1/L_s$$

$$E_2 = x_2/L_s$$

$$E = E_1 + E_2 - 1$$

$$J = E_2 - E_1$$

$$J' = J - E, \text{ si } E \geq 0$$

$$J' = J + E, \text{ si } E < 0$$

La longitud adimensional máxima de la avería es:

$$J_{\max} = 48/L_s, \text{ aunque no deberá exceder de } 0,24.$$

La densidad de distribución supuesta de la ubicación de la avería a lo largo de la eslora del buque es:

$$a = 1,2 + 0,8E, \text{ aunque no deberá exceder de } 1,2.$$

La función de distribución supuesta de la ubicación de la avería a lo largo de la eslora del buque es:

$$F = 0,4 + 0,25 E (1,2 + a)$$

$$y = J/J_{\max}$$

$$p = F_1 J_{\max}$$

$$q = 0,4 F_2 (J_{\max})^2$$

$$F_1 = y^2 - \frac{y^3}{3}, \quad \text{si } y < 1,$$

$$F_1 = y - \frac{1}{3} \quad \text{en cualquier otro caso;}$$

$$F_2 = \frac{y^3}{3} - \frac{y^4}{12} \quad \text{si } y < 1,$$

$$F_2 = \frac{y^2}{2} - \frac{y}{3} + \frac{1}{12} \quad \text{en cualquier otro caso.}$$

1.1 El factor "p_i" se determinará para cada uno de los compartimientos como se indica a continuación:

1.1.1 Cuando el compartimiento considerado se extiende a todo lo largo de la eslora del buque, "L_s":

$$p_i = 1$$

1.1.2 Cuando el límite popel del compartimiento considerado coincide con el extremo popel:

$$p_i = F + 0,5ap + q$$

1.1.3 Cuando el límite proel del compartimiento considerado coincide con el extremo proel:

$$p_i = 1 - F + 0,5ap$$

1.1.4 Cuando los dos extremos del compartimiento considerado quedan dentro de los extremos popel y proel de la eslora del buque, "L_s":

$$p_i = ap$$

1.1.5 Al aplicar las fórmulas de los párrafos 1.1.2, 1.1.3 y 1.1.4, si el compartimiento consi-

derado se extiende a ambos lados del punto medio de la eslora, los valores obtenidos de dichas fórmulas se reducirán en una cantidad que se determinará mediante la fórmula de "q", en la que "F₂" se calcula dando a "y" el valor de J'/J_{\max} .

2. Si el buque tiene compartimientos laterales, el valor de "p_i" para uno de estos compartimientos se obtiene multiplicando el valor determinado según el párrafo 3 por el factor de reducción "r" obtenido conforme el párrafo 2.2, que representa la probabilidad de que no se inunden los espacios situados hacia crujía.

2.1 El valor de "p_i" para el caso de inundación simultánea de un compartimiento lateral y de otro adyacente situado hacia crujía se obtiene multiplicando el valor obtenido mediante las fórmulas del párrafo 3 por el factor (1 - r).

2.2 El factor de reducción "r" se determinará mediante las fórmulas siguientes:

Si $J \geq 0,2 b/B$:

$$r = \frac{b}{B} \left(2,3 + \frac{0,08}{J + 0,02} \right) + 0,1, \quad \text{si } b/B \leq 0,2$$

$$r = \left(\frac{0,016}{J + 0,02} + \frac{b}{B} + 0,36 \right), \quad \text{si } b/B > 0,2$$

Si $J < 0,2 b/B$, el factor de reducción "r" se determinará mediante interpolación lineal entre:

$$r = 1 \quad \text{si } J = 0$$

y

r = valor de la fórmula en que $J \geq 0,2 b/B$, si $J = 0,2 b/B$

siendo:

b = distancia media transversal en metros, medida perpendicularmente al plano diametral en la línea de máxima carga de compartimentado entre el forro exterior y un plano que pase por la cara más exterior, y paralelamente a ella, de la parte de mamparo longitudinal que se extienda entre los límites longitudinales utilizados en el cálculo del factor "p_i".

3. Para evaluar "p_i" en cuanto a los compartimientos tomados individualmente, se aplicarán directamente las fórmulas de los párrafos 1 y 2.

3.1 Para evaluar los valores de "p_i" atribuibles a grupos de compartimientos se aplicarán las siguientes fórmulas:

Para compartimientos tomados en grupos de dos:

$$p_i = p_{12} - p_1 - p_2.$$

$$p_i = p_{23} - p_2 - p_3, \text{ etc.}$$

Para compartimientos tomados en grupos de tres:

$$p_i = p_{123} - p_{12} - p_{23} + p_2.$$

$$p_i = p_{234} - p_{23} - p_{34} + p_3, \text{ etc.}$$

Para compartimientos tomados en grupos de cuatro:

$$p_i = p_{1234} - p_{123} - p_{234} + p_{23}.$$

$$p_i = p_{2345} - p_{234} - p_{345} + p_{34}, \text{ etc.}$$

donde:

$$p_{12}, p_{23}, p_{34}, \text{ etc.}$$

$$p_{123}, p_{234}, p_{345}, \text{ etc., y}$$

$$p_{1234}, p_{2345}, p_{3456}, \text{ etc.}$$

se calcularán mediante las fórmulas de los párrafos 1 y 2 para un único compartimiento, cuya longitud adimensional "J" corresponde a la longitud de un grupo que consiste en los compartimientos indicados por los índices asignados a "p".

3.2 El factor "p_i" para un grupo de tres o más compartimientos adyacentes es igual a cero si la longitud adimensional de tal grupo menos la longitud adimensional de los dos compartimientos extremos del grupo es superior a "J_{max}".

REGLA 25-6

Cálculo del factor "s_i"

1. El factor "s_i" se determinará para cada compartimiento o grupo de compartimientos como se indica a continuación.

1.1 En general, en cualquier condición de inundación a partir de cualquier condición inicial de carga, "s" vendrá dado por la fórmula siguiente:

$$s = C \sqrt{0,5(GZ_{\max})} \text{ (gama)}$$

siendo $C = 1$ si $\theta_e \leq 25^\circ$,

$C = 0$ si $\theta_e > 30^\circ$, y

$C = \frac{30 - \theta_e}{5}$ en cualquier otro caso.

GZ_{max} = brazo adrizante positivo máximo (en metros) dentro de la gama que se indica a continuación, aunque no excederá de 0,1 m;

Gama = gama de ángulos en la que los brazos adrizantes son positivos, a partir del ángulo de equilibrio (en grados), aunque no excederá de 20°; sin embargo, la gama se terminará en el ángulo al que se sumerjan las aberturas que no puedan cerrarse de manera estanca a la intemperie;

θ_e = ángulo de escora de equilibrio definitivo (grados).

1.2 $S = 0$ si con la flotación definitiva, teniendo en cuenta la inmersión, la escora y el asiento, se sumerge la parte inferior de las aberturas a través de las que puede producirse inundación progresiva. Dichas aberturas incluirán tubos de aireación, ventiladores y aberturas que se cierren mediante puertas estancas a la intemperie o tapas de escotilla, pero podrán no incluir las aberturas que se cierren mediante tapas de registro y tapas a ras de cubierta estancas, pequeñas tapas de escotilla estancas que mantengan la alta integridad de la cubierta, puertas estancas de corredera telemandadas, puertas y tapas de escotilla de acceso, estancas, que normalmente permanezcan cerradas durante la navegación y portillos fijos. No obstante, si los compartimientos inundados de este modo se toman en consideración en los cálculos, se aplicarán las prescripciones de la presente regla.

1.3 Para cada compartimiento o grupo de compartimientos se ponderará "s_i" en función del calado de la manera siguiente:

$$s_i = 0,5 s_i + 0,5 s_p$$

donde:

"s_i" es el factor "s" correspondiente a la línea de máxima carga de compartimentado.

"s_p" es el factor "s" correspondiente a la línea de carga parcial.

2. Para todos los compartimientos situados a proa del mamparo de colisión el valor de "s", calculado con respecto a la línea de máxima carga de compartimentado del buque y suponiendo una extensión vertical de la avería ilimitada, será igual a 1.

3. Siempre que haya una división horizontal por encima de la flotación de que se trate se aplicará lo siguiente:

3.1 El valor de "s" para el compartimiento o grupo de compartimientos inferior se obtendrá multiplicando el valor obtenido con arreglo a la fórmula del párrafo 1.1 por el factor de reducción "v" calculado con arreglo a la fórmula del párrafo 3.3, que representa la probabilidad de que los espacios situados por encima de la división horizontal no se inunden.

3.2 En los casos en que la contribución al índice "A" sea positiva debido a la inundación simultánea de los espacios situados por encima de la división horizontal, el valor de "s" resultante para ese compartimiento o grupo de compartimientos se obtendrá mediante un aumento del valor calculado con arreglo al párrafo 3.1 igual al valor de "s" correspondiente a la inundación simultánea, calculado según la fórmula del párrafo 1.1, multiplicado por el factor (1-v).

3.3 El factor de probabilidad "v_i" se calculará mediante las fórmulas:

$$v_i = \frac{H - d}{H_{max} - d}$$

suponiendo que la inundación llega hasta la división horizontal situada por encima de la línea de carga de compartimentado, donde "H" se limitará a una altura igual a "H_{max}", o bien,

$$v_i = 1,$$

si, en la zona de avería supuesta, la división horizontal más alta queda por debajo de "H_{max}";

donde:

"H" es la altura de la división horizontal por encima de la línea base (en metros) que se supone limita la extensión vertical de la avería,

"H_{max}" es la extensión vertical máxima posible de la avería por encima de la línea base (en metros), o bien:

$$H_{max} = d + 0,056 L_s \left(1 - \frac{L_s}{500} \right), \text{ si } L_s \leq 250 \text{ m};$$

o bien:

$$H_{max} = d + 7, \text{ si } L_s > 250 \text{ m},$$

tomando de estos valores el menor.

REGLA 25-7

Permeabilidad

A los efectos de los cálculos de compartimentado y estabilidad con avería de las presentes reglas, la permeabilidad de cada uno de los espacios o parte de los mismos tendrá los valores que se indican a continuación:

Espacios	Permeabilidad
Destinados a provisiones	0,60
Ocupados como alojamientos	0,95
Ocupados por maquinaria	0,85
Espacios perdidos	0,95
Destinados a carga seca	0,70
Destinados a líquidos	0 ó 0,95 (*)

(*) Tómese el valor que resulte en la prescripción más rigurosa.

REGLA 25-8

Información sobre estabilidad

1. Se facilitará al Capitán del buque la necesaria información fidedigna que le permita obtener, por medios rápidos y sencillos, un conocimiento preciso de la estabilidad del buque en las diferentes condiciones de servicio. Dicha información incluirá:

1) Una curva de valores de la altura metacéntrica mínima operacional (GM) en función del calado, que garantice el cumplimiento de las prescripciones pertinentes de estabilidad sin avería, así como de las que se incluyen en las reglas 25-1 a 25-7, o una curva de valores de la altura máxima admisible del centro de gravedad (KG) en función del calado, o bien información equivalente a la facilitada es una de dichas curvas.

2) Instrucciones relativas al funcionamiento de los medios de adrizamiento por inundación transversal.

3) Todos los demás datos y ayudas que puedan ser necesarios para mantener la estabilidad después de avería.

2. Para que sirvan de guía al oficial que esté a cargo del buque, se exhibirán permanentemente o habrá disponibles en el puente de navegación planos que indiquen claramente para cada cubierta y bodega los límites de los compartimientos estancos, sus aberturas y respectivos medios de cierre con la posición de sus correspondientes mandos, así como los medios para corregir cualquier escora producida por inundación. Además, se facilitarán a todos los oficiales del buque cuadernillos que contengan la mencionada información.

3. A fin de proporcionar la información a que se hace referencia en el párrafo 1.1, los valores límite de la altura GM (o de la altura KG) que se vayan a utilizar, si éstos se han determinado mediante cálculos relacionados con el índice de subdivisión, variarán linealmente entre el valor correspondiente a la línea de máxima carga de compartimentado y el de la línea de carga parcial. En tales casos, para calados inferiores al de la línea de carga parcial, y si el valor de la altura GM mínima con respecto a uno de estos calados proviene de cálculos del índice de subdivisión, se supondrá este valor de la altura GM para calados menores, a menos que se apliquen las prescripciones de estabilidad sin avería.

REGLA 25-9

Aberturas en mamparos y cubiertas interiores estancos de los buques de carga

1. El número de aberturas practicadas en las subdivisiones estancas será el mínimo compatible con las características de proyecto y la utilización

correcta del buque. Cuando sea necesario atravesar mamparos y cubiertas interiores estancos para habilitar accesos o dar paso a tuberías, tubos de ventilación, cables eléctricos, etc., se dispondrán medios para mantener la integridad de estanquidad. La Administración podrá permitir unas condiciones de estanquidad menos estrictas en las aberturas situadas por encima de la cubierta de francobordo, siempre que se demuestre que puede contenerse fácilmente la inundación progresiva y que no peligrará la seguridad del buque.

2. Las puertas instaladas para asegurar la integridad de estanquidad de las aberturas interiores que se utilicen mientras el buque esté en la mar serán puertas estancas de corredera que podrán cerrarse por telemando desde el puente y también podrán accionarse in situ desde ambos lados del mamparo. El puesto de control estará provisto de indicadores que señalen si las puertas están abiertas o cerradas, y se instalará un dispositivo de alarma audible que suene cuando se esté cerrando la puerta. El suministro de energía, el sistema de control y los indicadores deberán seguir funcionando en caso de que falle la fuente de energía principal. Se pondrá especial empeño en reducir al mínimo el efecto de un fallo en el sistema de control. Todas las puertas estancas de corredera de accionamiento a motor estarán provistas de un mecanismo individual de accionamiento manual. Deberá ser posible abrirlas y cerrarlas a mano por ambos lados.

3. Las puertas de acceso y las tapas de escotilla de acceso que normalmente permanezcan cerradas mientras el buque esté en la mar y cuyo fin sea asegurar la integridad de estanquidad de aberturas interiores irán provistas de dispositivos indicadores in situ y en el puente que muestren si dichas puertas o tapas de escotilla están abiertas o cerradas. Se fijará un aviso en cada una de esas puertas o tapas de escotilla que indique que no debe dejarse abierta. La utilización de esas puertas y tapas de escotillas tendrá que ser autorizada por el oficial de guardia.

4. Si la Administración las considera esenciales, se podrán instalar puertas o rampas estancas cuya construcción sea satisfactoria, para compartimentar internamente espacios de carga de grandes dimensiones. Estas puertas o rampas podrán ser de bisagra o de corredera (con o sin ruedas), pero no de tipo telemandado. Dichas puertas o rampas se cerrarán antes de que empiece el viaje y se mantendrán cerradas en el curso de la navegación; la hora de apertura en puerto y la de cierre antes de que el buque vuelva a salir del puerto se registrarán en el Diario de navegación. Si durante el viaje es necesario utilizar algunas de estas puertas o rampas, se instalarán en ellas dispositivos para impedir que nadie las abra sin autorización.

5. En cada uno de los otros dispositivos de cierre que se mantengan permanentemente cerrados mientras el buque esté en la mar para garantizar la integridad de estanquidad de aberturas interiores se fijará un aviso que indique que debe mantenerse cerrado. Los registros provistos de tapas sujetas con pernos muy juntos no necesitan ser señalizados de ese modo.

REGLA 25-10

Aberturas exteriores en los buques de carga

1. Todas las aberturas exteriores que den a compartimientos que se suponen intactos en el aná-

lisis de averías y que queden por debajo de la flotación final con avería deberán ser estancas.

2. Las aberturas exteriores que deban ser estancas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 tendrán la resistencia suficiente y, salvo en el caso de las tapas de las escotillas de carga, irán provistas de indicadores en el puente.

3. Las aberturas practicadas en el forro exterior que se encuentren por debajo de la cubierta que limita la extensión vertical de la inundación deberán estar permanentemente cerradas mientras el buque esté en la mar. Si durante el viaje es necesario utilizar algunas de estas aberturas, se instalarán en ellas dispositivos para impedir que nadie las abra sin autorización.

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3, la Administración podrá autorizar la apertura de determinadas puertas a discreción del Capitán si ello es necesario para las operaciones del buque y siempre que no peligre la seguridad de éste.

5. En cada uno de los otros dispositivos de cierre que se mantengan permanentemente cerrados mientras el buque esté en la mar para garantizar la integridad de estanquidad de aberturas exteriores se fijará un aviso que indique que debe mantenerse cerrado. Los registros provistos de tapas sujetas con pernos muy juntos no necesitan ser señalizados de ese modo.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 1 de febrero de 1992, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 21 de marzo de 1994.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

7588 *ENMIENDAS al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Londres 1 de noviembre de 1974, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 a 18 de junio de 1980), aprobadas el 11 de abril de 1989 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 57 período de sesiones.*

RESOLUCION MSC. 13(57)

(Aprobada el 11 de abril de 1989)

Aprobación de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

El Comité de Seguridad Marítima,

Tomando nota del artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Tomando nota además del artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en adelante llamado «el Convenio», artículo que trata de los procedimientos de enmienda al anexo del Convenio, no referida a las disposiciones del capítulo I,

Habiendo examinado en su 57 período de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

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