

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

17419 *ENMIENDAS de 1999 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio, y 3 de septiembre de 1980 y 17 de marzo de 1983), Resolución MSC.87 (71) y Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (código CNI), Resolución MSC.88 (71), aprobados el 27 de mayo de 1999.*

ENMIENDAS DE 1999 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 [RESOLUCIÓN MSC.87 (71)]

Resolución MSC.87 (71) (aprobada el 27 de mayo de 1999)

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

El Comité de Seguridad Marítima,

Recordando el artículo 28.b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución,

Recordando además el artículo VIII.b) del Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, en adelante llamado «el Convenio», relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I,

Reconociendo la necesidad de aplicar con carácter obligatorio una norma internacionalmente acordada para el transporte marítimo de carga de CNI,

Habiendo examinado en su 71º 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.

2. Decide, de conformidad con el artículo VIII.b)vi)2)bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio del año 2000, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los gobiernos contratantes del Convenio, o un número de gobier-

nos contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, haya notificado que rehusan 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 enero de 2001, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior.

4. Pide al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII.b)v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los gobiernos contratantes del Convenio.

5. Pide además al Secretario general que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los miembros de la Organización que no sean gobiernos contratantes del Convenio.

ANEXO

Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado

CAPÍTULO VII

Transporte de mercancías peligrosas

Parte A

1. Se añade la siguiente oración al final del actual párrafo 3 de la regla 1:

«Además, las prescripciones de la parte D se aplicarán al transporte de carga de CNI, según se define ésta en la regla 14.2».

2. Después de la parte C existente, se añade la nueva parte D siguiente:

«Parte D

Prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques

REGLA 14

Definiciones

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

1. Código CNI: El código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo

de los buques, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.88 (71), tal como pueda ser enmendado por la Organización, siempre que tales enmiendas se aprueben, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del actual Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I.

2. Carga de CNI: Combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos, transportados como carga con arreglo a las fichas 10, 11, 12 ó 13 de la Clase 7 de Código IMDG.

3. Combustible nuclear irradiado: Material que contiene isótopos de uranio, torio o plutonio y que se ha utilizado para mantener una reacción nuclear autosostenida en cadena.

4. Plutonio: Mezcla resultante de isótopos de ese material extraída del combustible nuclear irradiado de reelaboración.

5. Desechos de alta actividad: Desechos líquidos resultantes de la primera fase de la operación de extracción o desechos concentrados resultantes de fases de extracción subsiguientes, en una instalación para la reelaboración de combustible nuclear irradiado o desechos sólidos en los que se hayan convertido tales desechos líquidos.

6. Código IMDG: El código marítimo internacional de mercancías peligrosas, aprobado por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.716 (17), tal como haya sido y pueda ser enmendado por el Comité de Seguridad Marítima.

REGLA 15

Aplicación a los buques que transporten carga de CNI

1. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2, la presente parte será aplicable a todos los buques, independientemente de su fecha de construcción y tamaño, incluidos los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, que transporten carga de CNI.

2. La presente parte y el código CNI no serán aplicables a los buques de guerra, unidades navales auxiliares ni a otros buques pertenecientes a un gobierno contratante, o explotados por éste y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial. Sin embargo, cada Administración velará, mediante la adopción de medidas adecuadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad operacional de los buques de ese tipo que le pertenezcan o explote, por que los buques que transportan carga de CNI actúen en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con la presente parte y con el código CNI.

3. Ninguna disposición de la presente parte ni del código CNI afectará a los derechos y obligaciones de los gobiernos con arreglo al derecho internacional y toda medida adoptada para asegurar su cumplimiento habrá de ser compatible con el derecho internacional.

REGLA 16

Prescripciones relativas a los buques que transporten carga de CNI

1. Todo buque que transporte carga de CNI cumplirá las prescripciones del código CNI, además de las prescripciones pertinentes del presente anexo, y será objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo dispuesto en ese código.

2. Todo buque al que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en el párra-

fo 1 estará sujeto a la supervisión establecida en las reglas I/19 y XI/4. A dicho efecto, ese certificado será considerado como un certificado expedido en virtud de las reglas I/12 o I/13.»

Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI) [(Resolución MSC.88 (71))]

[Por obra de las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 71º período de sesiones mediante la resolución MSC.87 (71), de 27 de mayo de 1999, el código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI) es obligatorio en virtud de dicho Convenio].

Resolución MSC.88 (71) (aprobada el 27 de mayo de 1999)

Aprobación del código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI)

El Comité de Seguridad Marítima:

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

Tomando nota de la aprobación por la Asamblea de las siguientes resoluciones:

A.748 (18), sobre el código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI).

A.790 (19), sobre la revisión del Código CNI.

A.853 (20), sobre enmiendas al Código CNI, y.

A.854 (20), sobre las directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI.

Reconociendo la necesidad de aplicar con carácter obligatorio una norma internacionalmente acordada para el transporte marítimo de carga de CNI.

Tomando nota también de la resolución MSC.87 (71) mediante la que se aprobaron enmiendas al capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), para hacer obligatorio lo dispuesto en el Código CNI en virtud de dicho Convenio el 1 de enero de 2001, o en una fecha posterior.

Tras examinar en su 71º período de sesiones, el texto propuesto del Código CNI.

1. Adopta el código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución.

2. Toma nota de que, en virtud de las enmiendas del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, las enmiendas del Código CNI se aprobarán, entrarán en vigor y se harán efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII de dicho Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo del convenio, con la excepción del capítulo I.

3. Pide al Secretario general que envíe a todos los gobiernos contratantes del Convenio copias certificadas

de la presente resolución y del texto del Código CNI, que figura en el anexo.

4. Pide también al Secretario general que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los miembros de la organización que no sean gobiernos contratantes del convenio.

ANEXO

Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI)

CAPÍTULO 1

Generalidades.

1.1 Definiciones:

1.1.1 A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

1. Administración: El Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque está autorizado a enarbolar.

2. Convenio: El convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

3. Carga de CNI: Combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos, transportados como carga con arreglo a las fichas 10, 11, 12 ó 13 de la Clase 7 del Código IMDG.

4. Combustible nuclear irradiado: Material que contiene isótopos de uranio, torio o plutonio y que se ha utilizado para mantener una reacción nuclear autosostenida en cadena.

5. Plutonio: Mezcla resultante de isótopos de ese material extraída del combustible nuclear irradiado de reelaboración.

6. Desechos de alta actividad: Desechos líquidos resultantes de la primera fase de la operación de extracción o desechos concentrados resultantes de fases de extracción subsiguientes, en una instalación para la reelaboración de combustible nuclear irradiado o desechos sólidos en los que se hayan convertido tales desechos líquidos.

7. Código IMDG: El código marítimo internacional de mercancías peligrosas, según se define en la regla VII/14.6 del Convenio.

8. Código CIQ: El código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, según se define en la regla VII/8.1 del Convenio.

9. Suceso: Todo acontecimiento o serie de acontecimientos de un mismo origen, incluida la pérdida de integridad de los recipientes que tenga o pueda tener como resultado la emisión efectiva o probable de una carga CNI.

10. Emisión: El escape de carga de CNI de su sistema de contención o la pérdida de un bulto que contenga carga de CNI.

1.1.2 A los efectos del primer código, los buques que transporten carga de CNI pertenecerán a una de las tres clases siguientes, en función de la actividad total de la carga de CNI que lleven a bordo:

Buques de clase CNI 1: Buques que tienen un certificado para transportar carga de CNI con una actividad total inferior a 4.000 TBq.

Buques de clase CNI 2: Buques que tienen un certificado para transportar combustible nuclear irradiado o desechos de alta actividad con una actividad total inferior a 2×10^6 TBq y buques que tienen un certificado para transportar plutonio con una actividad total inferior a 2×10^5 TBq.

Buques de clase CNI 3: Buques que tienen un certificado para transportar combustible nuclear irradiado o desechos de alta actividad y buques que tienen un certificado para transportar plutonio sin límite en cuanto a la actividad total de los materiales.

1.2 Ámbito de aplicación (1):

1.2.1 El presente código es aplicable a los buques que transportan carga de CNI, según se prescribe en la regla VII/15 del Convenio.

1.2.2 Además de las prescripciones del presente código, deberían aplicarse al transporte de carga de CNI las disposiciones del Código IMDG.

1.2.3 La carga de CNI que deba llevarse en buques de la clase CNI 3 no podrá transportarse en buques de pasaje.

1.3 Reconocimiento y certificación:

1.3.1 Antes de que se lleve a cabo el transporte de carga CNI, el buque previsto a tal efecto será objeto de un reconocimiento inicial que comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque en la medida en que a éste le sea aplicable el Código.

1.3.2 Tras el reconocimiento inicial prescrito en 1.3.1, la Administración o una organización reconocida por ella de conformidad con lo dispuesto en la regla I/6 del Convenio, expedirá al buque un certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI, cuyo modelo figura en el apéndice.

1.3.3 Un buque que tenga un certificado para el transporte de carga de CNI será objeto de inspecciones y reconocimientos con arreglo a las disposiciones aplicables del capítulo I del Convenio a fin de garantizar que la estructura, el equipo, los accesorios, las instalaciones y los materiales se ajustan a las disposiciones del presente Código.

1.3.4 El certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI dejará de ser válido si el reconocimiento prescrito en 1.3.3 no se ha llevado a cabo o indica que el buque no cumple las disposiciones del presente Código, o cuando haya vencido un certificado de ese buque prescrito en el Convenio.

CAPÍTULO 2

Estabilidad con avería

2.1 La estabilidad con avería de los buques de clase CNI 1 habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

2.2 Todo buque de clase CNI 2:

1. Si ha sido construido con arreglo a las normas aplicables a los buques de pasaje, cumplirá las prescripciones relativas a estabilidad con avería de la parte B del capítulo II-1 del Convenio, o.

2. Si ha sido construido con arreglo a las normas aplicables a los buques de carga, cumplirá las prescripciones relativas a estabilidad con avería de la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio, sea cual fuere su eslora.

(1) Véase asimismo la resolución A.893 (21)—Directrices para la planificación del viaje. En su 71º período de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima encargó a la Secretaría que incluyera esta nota tras la aprobación de estas Directrices por la Asamblea de la OMI en su vigésimo primer período de sesiones.

2.3 Todo buque de clase CNI 3:

1. Cumplirá en lo que respecta a la aptitud para conservar la flotabilidad y a la ubicación de los tanques de carga, las prescripciones relativas a estabilidad con avería del capítulo 2 del código CIQ, o.

2. Sea cual fuere su eslora, cumplirá las prescripciones relativas a estabilidad con avería de la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio, utilizando el índice de compartimentado R_{INF} siguiente:

$$R_{INF} = R + 0,2 (1 - R)$$

CAPÍTULO 3**Medidas de seguridad contra incendios**

3.1 Las medidas de seguridad contra incendios en los buques de clase CNI 1 habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración.

3.2 Los buques de las clases CNI 2 y 3, independientemente de su tamaño, llevarán instalados los siguientes sistemas y equipo:

1. Un sistema de extinción de incendios a base de agua que se ajuste a lo prescrito en la regla II-2/4 del Convenio.

2. Medios fijos de extinción de incendios en los espacios de categoría A para máquinas según se definen éstos en la regla II-2/3.19 del Convenio, que se ajusten a lo prescrito en la regla II-2/7 del Convenio.

3. Medios fijos de enfriamiento de los espacios de carga que se ajusten a lo prescrito en la regla II-2/54.2.1.3 del Convenio, y.

4. Un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios que proteja los espacios de máquinas, de alojamiento y de servicio y que se ajuste a lo prescrito en la regla II-2/13 del Convenio.

3.3 En los buques de clase CNI 3, los espacios de alojamiento, los espacios de servicio, los puestos de control y los espacios de categoría A para máquinas se instalarán a proa o a popa de los espacios de carga, teniendo en cuenta la seguridad general del buque.

CAPÍTULO 4**Regulación de la temperatura de los espacios de carga****4.1 En los buques de las clases CNI 1, 2 y 3:**

1. Se proveerá ventilación o refrigeración adecuada en los espacios de carga cerrados, de manera que la temperatura ambiente en dichos espacios no exceda de 55° C en ningún momento.

2. Los sistemas de ventilación o refrigeración de los espacios de carga destinados al transporte de carga de CNI serán independientes de los que presten servicios a otros espacios, y.

3. Los dispositivos que sean esenciales para el funcionamiento, como ventiladores, compresores, permutadores térmicos y suministro de agua de refrigeración, se instalarán por duplicado para cada espacio de carga y habrá las piezas de repuesto que sean necesarias a juicio de la Administración.

CAPÍTULO 5**Consideraciones estructurales**

La resistencia estructural de las zonas de cubierta y de los medios de soporte será suficiente para la carga que deba soportarse.

CAPÍTULO 6**Medios de sujeción de la carga**

6.1 Se instalarán dispositivos permanentes de sujeción adecuados para evitar el movimiento de los bultos en los espacios de carga. Al proyectar dichos dispositivos permanentes, se tendrán en cuenta la orientación de los bultos y las siguientes aceleraciones del buque:

1,5 gr en sentido longitudinal.

1,5 gr en sentido transversal.

1,0 gr en sentido vertical ascendente.

2,0 gr en sentido vertical descendente.

6.2 Además, cuando se transporten bultos en la cubierta expuesta o en una cubierta para vehículos, esos bultos se sujetarán de conformidad con los principios relativos a la estiba y sujeción seguras de cargas pesadas unitarizadas o sobre ruedas (cargas rodadas) aprobados por la Administración sobre la base de las directrices elaboradas por la Organización (2).

6.3 Cuando se utilicen calzos de colisión (3), se dispondrán de modo que no estorben ni impidan el paso del aire de refrigeración que pueda ser necesario con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4.1.

CAPÍTULO 7**Suministro de energía eléctrica**

7.1 El suministro de energía eléctrica en los buques de clase CNI 1 habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

7.2 En los buques de las clases CNI 2 y 3:

1. Se instalará una segunda fuente de energía eléctrica que cumpla lo prescrito en las normas internacionales que la Organización considere aceptables (3), de manera que una avería en la fuente principal no afecte a esa segunda fuente, y

2. La energía suministrada por la segunda fuente será suficiente para alimentar, durante al menos 36 horas, los siguientes servicios:

2.1 El equipo disponible para los medios de refrigeración e inundación a que se hace referencia en 3.2.3 y 4.1, y

2.2 Todos los servicios de emergencia prescritos en el Convenio.

7.3 En los buques de clase CNI 3, la fuente secundaria a que se hace referencia en 7.2.1 estará situada fuera de los límites de cualquier avería prevista en el capítulo 2.

(2) Véase:

1. El código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, aprobado por la Organización mediante la resolución A.714 (17).

2. Las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.581 (14).

3. La circular MSC/Circ. 745, sobre Directrices para la preparación del manual de sujeción de la carga.

(3) Véanse las recomendaciones publicadas por la Comisión Electrotécnica Internacional, especialmente la publicación 92: Instalaciones eléctricas de los buques.

CAPÍTULO 8

Equipo de protección radiológica

En función de las características de la carga de CNI que vaya a transportarse y atendiendo al proyecto del buque, se proveerán, si es necesario, los medios o el equipo adicionales de protección radiológica que sean necesarios a juicio de la Administración.

CAPÍTULO 9

Gestión y formación

La gestión y la formación en lo que respecta a los buques que transportan carga de CNI habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración, teniendo en cuenta la evolución de esta cuestión en la Organización.

CAPÍTULO 10

Plan de emergencia de a bordo

10.1 Todo buque que transporte carga de CNI llevará a bordo un plan de emergencia de a bordo.

10.2 Dicho plan deberá ser aprobado por la Administración sobre la base de las Directrices elaboradas por la Organización (4) y estará redactado en uno o varios idiomas de trabajo que el capitán y los oficiales entiendan. El plan contendrá como mínimo:

1. El procedimiento que deben seguir el capitán o las personas al mando del buque para informar de un suceso relacionado con una carga de CNI, de conformidad con lo prescrito en el capítulo 11 del presente Código.

2. La lista de autoridades o personas con las que hay que ponerse en contacto en caso de suceso relacionado con una carga de CNI.

3. Una descripción detallada de las medidas que han de tomar inmediatamente las personas que se encuentren a bordo para evitar reducir o contener la emisión y mitigar las consecuencias de la pérdida de carga de CNI a raíz de un suceso, y

4. Los procedimientos y el punto de contacto a bordo del buque para coordinar las medidas de intervención con las autoridades nacionales y locales.

10.3 Si en otros instrumentos internacionales se exige que el buque lleve un plan de emergencia de a bordo, los distintos planes podrán combinarse en uno solo, que se denominará «Plan de emergencia marina de a bordo» (5).

CAPÍTULO 11

Notificación en caso de suceso relacionado con carga de CNI

11.1 Las prescripciones sobre notificación estipuladas en la regla VII/7-1 del Convenio se aplicarán tanto a los casos de pérdida efectiva o probable de carga de CNI por la borda como a cualquier suceso que entrañe

(4) Véanse las Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.854 (20).

(5) Véanse las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.852 (20).

la emisión efectiva o probable de carga de CNI, independientemente de la razón de dicha pérdida o emisión, incluso si es para garantizar la seguridad del buque o salvar vidas humanas en el mar.

11.2 La notificación se efectuará también cuando la avería o el fallo sufrido por un buque que transporte carga de CNI:

1. Afecte a la seguridad del buque, incluidos, sin que la enumeración sea exhaustiva, los casos de abordaje, varada, incendio, explosión, fallo estructural, inundación y corrimiento de la carga, o

2. Menoscaben la seguridad de la navegación, incluidos los fallos o averías del aparato de gobierno, el sistema de propulsión, el sistema de generadores eléctricos y las ayudas náuticas esenciales de a bordo.

APÉNDICE

Modelo de certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI (6)

Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI

(Sello oficial)

expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUE (CÓDIGO CNI)
[Resolución MSC.88 (71)]

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(nombre completo de la persona u organización competente reconocida por la Administración)

Pormenores del buque (7)

Nombre del buque
número o letras distintivos
puerto de matrícula
arqueo bruto
número IMO
clase CNI del buque (párrafo 1.1.2 del código)

Se certifica:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.3.1 del código, y

2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque cumplen las disposiciones pertinentes del código.

(6) El certificado se extenderá en el idioma oficial del país que lo expida. Si se utiliza un idioma que no sea español, el francés o el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

(7) Los pormenores del buque también podrán indicarse en casillas dispuestas horizontalmente.

2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque cumplen las disposiciones pertinentes del código.

El presente certificado se expide a reserva de lo dispuesto en el párrafo 1.3.4 del código.

Expedido en

(lugar de expedición del certificado y fecha)

El infrascrito declara estar debidamente autorizado por el Gobierno antedicho para expedir el presente certificado.

.....
(firma del funcionario que expide el certificado y/o sello de la autoridad expedidora)

Las presentes enmiendas y código CNI entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2001.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 3 de septiembre de 2001.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

17420 *ORDEN de 3 de agosto de 2001 por la que se fijan las indemnizaciones que correspondan a las personas que sufran accidentes al colaborar en los trabajos de extinción de incendios forestales.*

El Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, aprobado por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida y de actualización de la legislación de seguros privados («Boletín Oficial del Estado» del 20), modificado por la disposición adicional novena de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados («Boletín Oficial del Estado» del 9), dentro de las funciones privadas en el ámbito asegurador, y, en concreto, en relación con el Seguro Agrario Combinado, encomienda en su artículo 10.2 al Consorcio de Compensación de Seguros asumir la cobertura del riesgo de incendios forestales en los términos de su legislación específica.

La Ley 81/1968, de 5 de diciembre, de Incendios Forestales («Boletín Oficial del Estado» del 7), tiene, entre otras, como finalidad la protección de las personas implicadas en la prevención y extinción de los incendios forestales. Su Reglamento, aprobado por Decreto de 23 de diciembre de 1972 («Boletín Oficial del Estado» de 13

de febrero de 1973), en su artículo 98 relaciona las garantías otorgadas por el extinto Fondo de Compensación de Incendios Forestales por los daños sobrevenidos a las personas con motivo de su colaboración en la extinción de los incendios en los montes. Las cuantías de las indemnizaciones pecuniarias quedaban recogidas en el correspondiente anexo al Reglamento.

Desde 1977 se han venido publicando distintas Órdenes prorrogando las condiciones y actualizando las cuantías indemnizatorias:

Orden del Ministerio de Hacienda de 21 de junio de 1977 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de julio), Orden del Ministerio de Hacienda de 7 de julio de 1978 («Boletín Oficial del Estado» del 12), Orden de 2 de julio de 1979 («Boletín Oficial del Estado» del 5), Orden de 27 de junio de 1980 («Boletín Oficial del Estado» de 14 de julio), Orden de 16 de junio de 1981 («Boletín Oficial del Estado» del 27) y Orden de 20 de julio de 1987 («Boletín Oficial del Estado» de 3 de agosto).

Dado el tiempo transcurrido desde la última modificación, se hace necesario proponer una actualización de los importes a indemnizar.

En virtud de todo lo anterior, y de conformidad con la propuesta formulada por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, y previo informe del Ministerio de Medio Ambiente, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1. Cobertura.

La cobertura de los accidentes corporales sufridos por las personas que intervengan en los trabajos de extinción de los incendios forestales será garantizada por el Consorcio de Compensación de Seguros con arreglo a las cuantías indemnizatorias contenidas en el artículo 3.

Artículo 2. Tarifas de primas.

Las tarifas de primas a aplicar por el Consorcio de Compensación de Seguros para la cobertura de dichos riesgos serán la que apruebe el Consejo de Administración conforme prevé el artículo 5 g) del Estatuto Legal del Consorcio, y su pago corresponderá a la Dirección General de la Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.

Artículo 3. Cuantía de las indemnizaciones.

Se modifica la cuantía de las indemnizaciones por daños corporales, que será la que se establece como anexo a la presente Orden.

Disposición final.

La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y será de aplicación a los accidentes que se produzcan a partir del 1 de julio de 2001.

Madrid, 3 de agosto de 2001.

DE RATO Y FIGAREDO

Ilma. Sra. Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones.