

**DIRECTIVA 2002/35/CE DE LA COMISIÓN**  
**de 25 de abril de 2002**  
**que modifica 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**  
(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la 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 <sup>(1)</sup>, modificada por la Directiva 1999/19/CE de la Comisión <sup>(2)</sup> y, en particular, su artículo 8,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Protocolo de Torremolinos relativo al Convenio internacional de Torremolinos sobre la seguridad de los buques de pesca (1977), en adelante «el Protocolo de Torremolinos», fue adoptado el 2 de abril de 1993.
- (2) La Directiva 97/70/CE establece un régimen armonizado de seguridad para determinados buques de pesca, a los que aplica el Protocolo de Torremolinos.
- (3) Para garantizar la coherencia en la aplicación de las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos que prevé el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 97/70/CE, se plantea la necesidad de armonizar, en algunos casos, las interpretaciones de las disposiciones que se han dejado a la discreción de las administraciones de los Estados miembros. Las interpretaciones armonizadas sólo deben afectar a los buques de pesca construidos a partir del 1 de enero de 2003, ya que entrañan cambios importantes en la construcción de ese tipo de buques.
- (4) Por tanto, la Directiva 97/70/CE debe modificarse en consecuencia.
- (5) Las disposiciones de la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye la Directiva 98/74/CE de la Comisión <sup>(4)</sup>.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

El anexo I de la Directiva 97/70/CE se sustituirá por el anexo de la presente Directiva.

*Artículo 2*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán antes del 1 de enero de 2003 las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva e informarán inmediatamente de ello a la Comisión. Los Estados miembros aplicarán tales disposiciones a partir de dicha fecha.

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

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 3*

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

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 25 de abril de 2002.

*Por la Comisión*

Loyola DE PALACIO

*Vicepresidente*

<sup>(1)</sup> DO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 83 de 27.3.1999, p. 48.

<sup>(3)</sup> DO L 247 de 5.10.1993, p. 19.

<sup>(4)</sup> DO L 276 de 13.10.1998, p. 7.

## ANEXO

## «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 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.

**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 rebasa 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 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>(2)</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 prescindan 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>(3)</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.

<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).

<sup>(2)</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>(3)</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.

### 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 al 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;
- 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.

(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.

**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 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 francobordo 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 compartimento 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 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.

<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".

**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>.

**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.

<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.

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

Letra c)

Método III F: 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 caliente 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.

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".

Cuando 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.

(<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).

**Regla 8: Detalles que procede observar en la construcción**

Apartado 3, métodos IF, IIF y IIIF

- 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 anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criogénos 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.

**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 IIIF)**

## 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 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 propelente 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.

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

Habrà 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.
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 propelente 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.

**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.

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

**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.

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.»

---