

PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 543/2007, DE 27 DE ABRIL, POR EL QUE SE DETERMINAN LAS NORMAS DE SEGURIDAD Y DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN A CUMPLIR POR LOS BUQUES PESQUEROS MENORES DE 24 METROS DE ESLORA (L) Y OTRAS NORMAS REGLAMENTARIAS EN RELACIÓN CON LA SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS.

El artículo 7 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, relaciona entre los objetivos que constituyen la política de la Marina Mercante los de la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar, de la seguridad de la navegación marítima y de la seguridad marítima, así como los de la protección del medio ambiente marino. Adicionalmente, el artículo 97 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima dicta que los requisitos de seguridad y los relativos a la prevención de la contaminación de los buques y embarcaciones nacionales se determinarán y controlarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen

En este sentido, el artículo 263 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, término este que engloba, según el propio Texto Refundido en su artículo 9.1, a la flota pesquera nacional. De esta manera, en el marco de la competencia de ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos de todos los buques civiles españoles y de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales se dictó el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), aunando en un único marco legal la normativa dispersa que hasta entonces regulaba diferentes aspectos parciales relacionados con la construcción, certificación e inspección de los mismos.

Las investigaciones llevadas a cabo por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos desde 2008, fecha de su creación mediante el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, en los accidentes acaecidos en que se han visto involucrados pesqueros de eslora (L) menor de 24 metros, y el análisis exhaustivo por parte de la Administración marítima de las conclusiones y recomendaciones formuladas por la citada Comisión en sus informes de investigación, permiten constatar que las causas técnicas que provocan esos siniestros están relacionadas de forma reiterada en aspectos concretos que, si bien están regulados en la normativa vigente, requieren una revisión para incorporar nuevas medidas que permitan incrementar la seguridad marítima y ayuden a prevenir situaciones que deriven en un riesgo para las tripulaciones y en daños o pérdida total de las embarcaciones pesqueras.

Este real decreto tiene como finalidad mejorar y actualizar los requerimientos exigibles a las embarcaciones pesqueras. En concreto, se actualiza el régimen de reconocimientos, certificación y comprobaciones periódicas de estas embarcaciones, así como los requerimientos técnicos aplicables a su construcción, estabilidad, equipo de salvamento, equipo contra incendios y, en menor medida, a sus instalaciones de máquinas y eléctricas, adecuando así la norma a los avances experimentados en estos ámbitos y consiguiendo un incremento la seguridad marítima.

Además, se define un régimen especial para la ampliación temporal de la zona de actividad de embarcaciones de pesca local y litoral, con objeto de que estas puedan participar en condiciones de seguridad en campañas estacionales de pesca, tales como la pesca de túnidos,

En línea con las actualizaciones introducidas en el equipo de salvamento de las embarcaciones pesqueras de menos de 24 metros, se modifica el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, para adaptar los requerimientos técnicos exigibles a las radiobalizas personales aplicables a los buques y embarcaciones pesqueras a la evolución tecnológica de estos equipos. Así mismo, se modifica la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, añadiéndose a su anexo la declaración anual de cumplimiento, relativa a las comprobaciones periódicas a realizar en las embarcaciones pesqueras.

Por todo lo expuesto, este real decreto concuerda con los principios establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. El real decreto, que contribuye a los objetivos de interés general de

garantizar la seguridad marítima y proteger el medio ambiente, da cumplimiento a los principios de necesidad y eficacia. Igualmente, atiende al principio de seguridad jurídica, incardinándose en el ordenamiento jurídico establecido. Durante su tramitación se ha posibilitado la participación activa de los destinatarios en aplicación del principio de transparencia, mediante el trámite de audiencia e información pública y se ha sometido a informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Asimismo, las obligaciones que se imponen responden al principio de proporcionalidad, resultando lo menos restrictivas posibles. Igualmente, se considera que incide positivamente en la seguridad jurídica, la transparencia y la eficiencia, en el sentido que se prescribe en los artículos 127 a 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre

Esta disposición ha sido sometida al procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y de reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información y en su procedimiento de elaboración se han cumplido los trámites establecidos en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre la potestad reglamentaria.

Este real decreto se dicta en el marco de las competencias que la disposición final segunda del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante confiere al Gobierno, en aplicación del artículo 149.1.20.º de la Constitución.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XX de YYYY de 2022,

DISPONGO:

Artículo primero. *Modificación del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).*

El Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), queda modificado como sigue:

Uno. El título del Real Decreto queda redactado del siguiente modo:

«Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por las embarcaciones pesqueras.»

Dos. Se añade una nueva definición al artículo 2, con la siguiente redacción:

«43. «Técnico competente»: aquél que cumple con los requisitos previstos en el artículo 20 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, para la firma de documentos elaborados a requerimiento de la Administración.»

Tres. Se añade al final del artículo 8 un párrafo con la siguiente redacción:

«Las embarcaciones pesqueras existentes cumplirán con aquellas prescripciones del anexo I que así lo indiquen expresamente.»

Cuatro. El apartado 1 del artículo 9 queda redactado del siguiente modo:

«1. Las embarcaciones pesqueras nuevas, así como las transformaciones, reformas y grandes reparaciones que se realicen en las ya existentes y que puedan afectar a sus características de estabilidad, se proyectarán y construirán de forma que se cumplan las prescripciones del anexo II, con las salvedades de aplicación previstas en el mismo.

Las embarcaciones pesqueras existentes cumplirán con aquellas prescripciones del anexo II que así lo indiquen expresamente.»

Cinco. El segundo párrafo del artículo 10 queda redactado del siguiente modo:

«Lo dispuesto en este artículo y en el anexo III, con las salvedades previstas en el mismo, será de aplicación al proyecto y construcción de todas las embarcaciones nuevas, así como a las transformaciones, reformas y grandes reparaciones de las existentes iguales o mayores de 12 metros de eslora (L).

Las embarcaciones pesqueras existentes cumplirán con aquellas prescripciones del anexo III que así lo indiquen expresamente.»

Seis. El segundo párrafo del artículo 11 queda redactado del siguiente modo:

«Lo dispuesto en este artículo y en el anexo IV, con las salvedades previstas en el mismo, será de aplicación al proyecto y construcción de embarcaciones nuevas, así como a las transformaciones, reformas y grandes reparaciones de las existentes, excepto las clasificadas como de pesca local.»

Siete. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

«Las medidas de seguridad que afecten a la prevención, detección y extinción de incendios, y al equipo contra incendios, recogidas en el anexo V, son de aplicación, con las salvedades previstas en el mismo, a las embarcaciones pesqueras nuevas, así como a las transformaciones, reformas y grandes reparaciones de las existentes.

Asimismo, las embarcaciones pesqueras existentes cumplirán con aquellas prescripciones del anexo V que así lo indiquen expresamente.»

Ocho. El apartado 1 del artículo 13 queda redactado del siguiente modo:

«1. Las embarcaciones pesqueras cumplirán las prescripciones recogidas en el anexo VI, con las salvedades de aplicación previstas en el mismo.»

Nueve. El artículo 14 queda redactado del siguiente modo:

«Las embarcaciones pesqueras cumplirán los preceptos relativos a la seguridad de la navegación que se contienen en el anexo VII, con las salvedades de aplicación previstas en el mismo.»

Diez. El artículo 15 queda redactado del siguiente modo:

«Las embarcaciones pesqueras cumplirán los preceptos relativos a la prevención de la contaminación que se contienen en el anexo VIII, con las salvedades de aplicación previstas en el mismo.»

Once. El artículo 18 queda redactado del siguiente modo:

«**Artículo 18. Reconocimientos y certificados.**

1. Las embarcaciones de pesca estarán sujetas a los reconocimientos siguientes:

a) Reconocimiento inicial, antes de que la embarcación entre en servicio, para la expedición del certificado de conformidad y del documento de información técnica.

b) Reconocimiento de renovación, en embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 6 metros, a intervalos especificados por la Administración marítima que no excedan de 5 años, salvo en los casos indicados en el artículo 18.bis, para la renovación del certificado de conformidad.

c) Reconocimiento intermedio, en embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 12 metros, entre la segunda o tercera fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad, para el refrendo del certificado.

d) Reconocimientos extraordinarios, cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en el artículo 16 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles o para verificar la exactitud de la declaración anual de cumplimiento prevista en el artículo 19.

e) Inspecciones del exterior de la obra viva, en las embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 6 metros, realizadas estando la embarcación en seco durante los

reconocimientos de renovación del certificado de conformidad, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de caducidad del certificado y, adicionalmente:

1.º) Entre los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad, para las embarcaciones de madera de eslora (L) igual o mayor de 6 metros;

2.º) Entre la segunda o tercera fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad, para las embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 12 metros cuyo material de construcción sea diferente a la madera. A solicitud del armador y si a juicio de la Administración marítima se dan las condiciones adecuadas, este reconocimiento podrá realizarse estando la embarcación a flote. El intervalo entre inspecciones de la obra viva de estas embarcaciones no excederá de treinta y seis meses.

f) Reconocimiento adicional, para conceder una prórroga o después de transformaciones, reformas o grandes reparaciones autorizadas, así como cuando se considere necesario inspeccionar la reparación después de haber sufrido la embarcación una avería, varada o accidente.

2. Las embarcaciones de pesca objeto de este real decreto deberán disponer de los certificados siguientes:

- a) Certificado de conformidad
- b) Información Técnica para embarcaciones nuevas.
- c) Certificado nacional de arqueo GT.
- d) Acta de estabilidad, acompañada, en su caso, del Libro de estabilidad.
- e) Cuaderno de condiciones de asignación de francobordo.»

Doce. Se añade un artículo 18.bis con la siguiente redacción:

«Artículo 18.bis. *Duración y prórroga del certificado de conformidad.*

1. Todo certificado de conformidad se expedirá para un periodo especificado por la Administración marítima, que no excederá de cinco años, con la excepción indicada en el apartado 3.

2. El reconocimiento de renovación se llevará a cabo dentro de los tres meses anteriores a la fecha de caducidad del certificado de conformidad, pudiendo ser adelantado o prorrogado a solicitud del armador.

3. Si la renovación se lleva a cabo dentro de los tres meses anteriores a la fecha de caducidad del certificado de conformidad, la fecha de caducidad del certificado renovado no excederá de 5 años a partir de la fecha de caducidad del certificado existente.

4. Si la renovación se lleva a cabo con más de tres meses de antelación, la fecha de caducidad del certificado renovado no excederá de 5 años a partir de la fecha de finalización del reconocimiento de renovación.

5. Si la renovación se realiza con posterioridad a la caducidad del certificado, por haberse concedido una prórroga o haberse realizado el reconocimiento de renovación con el certificado caducado, la fecha de caducidad del certificado renovado no excederá de 5 años a partir de la fecha de caducidad del certificado existente, salvo en los casos en los que la embarcación haya estado amarrada o fuera de servicio, a causa de una transformación, reforma o gran reparación. En estos casos la caducidad podrá establecerse, a juicio de la Administración marítima, teniendo en cuenta la fecha de finalización del reconocimiento de renovación.

6. La solicitud de prórroga del certificado de conformidad, deberá, en su caso, ser presentada por el armador con antelación a la caducidad del certificado y se concederá, si procede, previo reconocimiento adicional y por un plazo máximo improrrogable de 3 meses.

7. Todo certificado de conformidad que no haya sido previamente prorrogado conforme al apartado anterior, podrá ser prorrogado por un periodo de gracia no superior a un mes, previa valoración realizada por parte de la Administración marítima.

Trece. El artículo 19 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 19. Declaración anual de cumplimiento.

1. Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, el armador y un técnico competente deberán comprobar periódicamente el estado de la embarcación, para confirmar que:

a) Todos los dispositivos de lucha contra incendios, salvavidas y equipo de seguridad a bordo han sido mantenidos adecuadamente y su período de validez no ha expirado.

b) El equipo de radiocomunicaciones funciona correctamente.

c) El equipo de ayuda a la navegación, publicaciones náuticas, luces y señales acústicas, exigidas por el anexo VII, se encuentran a bordo y funcionan correctamente.

d) No se ha efectuado ninguna alteración, ni se ha sufrido daño o deterioro alguno durante el servicio de la embarcación, que afecte al cumplimiento de este real decreto o a la estabilidad de la embarcación.

e) Los dispositivos que garantizan la estanqueidad de la embarcación, la protección de la tripulación y el cumplimiento con las condiciones de asignación de francobordo se encuentran en buen estado y funcionan correctamente.

f) Se ha realizado la revisión y el mantenimiento reglamentario de la radiobaliza por satélite de 406 MHz, en el caso de que se disponga de ella.

g) En el caso de las embarcaciones de madera de eslora (L) menor de 6 metros, el estado de la obra viva, comprobada con la embarcación en seco, es adecuado.

h) En el caso de embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 6 metros y menor de 12 metros, cuyo material de construcción sea diferente a la madera, el estado de la obra viva es adecuado.

2. En embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 6 metros, la comprobación se realizará anualmente en los 3 meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad, salvo en lo referente al apartado 1.h), que se realizará entre la segunda o tercera fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad. En embarcaciones de eslora (L) menor de 6 metros, la comprobación se realizará anualmente en los 3 meses anteriores o posteriores al aniversario de expedición del certificado de conformidad.

La inspección prescrita para las embarcaciones de madera en el artículo 18.1.e), no sustituirá en ningún caso el alcance de la comprobación para la declaración anual de cumplimiento.

3. El exacto cumplimiento de los aspectos anteriores quedará reflejado en la declaración anual de cumplimiento, formalizada conforme a los modelos que se recogen en el anexo X.

Los modelos podrán obtenerse en la sede de los órganos periféricos de la Administración marítima o descargarse en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En todos los supuestos, la declaración anual de cumplimiento deberá ser firmada tanto por el armador o su representante legal como por el técnico competente. Una vez firmada la declaración, se remitirá a la capitanía marítima de su zona de operaciones o de su puerto base y se conservará a bordo una copia de la misma a los efectos de cualquier inspección.»

Catorce. El artículo 20 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 20. Modelos de certificados.

El certificado de conformidad y el documento de información técnica exigidos por el artículo 18 se formalizarán con sujeción a los modelos que figuran en el anexo IX.»

Quince. El artículo 21 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 21. Régimen sancionador.

Los incumplimientos de este real decreto y en su normativa de desarrollo constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Civil y se sancionarán de acuerdo con su normativa sectorial.»

Dieciséis. La disposición adicional pasa a ser disposición adicional primera, añadiéndose dos disposiciones adicionales, segunda y tercera, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional segunda. Costera del bonito del norte.

1. Las embarcaciones pesqueras clasificadas como de pesca local y litoral podrán, con carácter temporal y previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante, ampliar su zona de actividad o cambiar su clasificación con objeto de desarrollar su actividad, entre los meses de junio y septiembre, en las campañas de pesca de túnidos que se realizan en las aguas del océano Atlántico noreste, denominadas como «costera del bonito del norte».

Estas embarcaciones no podrán compatibilizar el desarrollo de la citada actividad con la de pesca-turismo.

2. Para el cambio de clasificación temporal las embarcaciones deberán cumplir con las normas técnicas y de seguridad aplicables a la nueva clasificación. El cambio de clasificación temporal no se considerará por si misma transformación, reforma o gran reparación, pudiéndose solo realizar a la clase inmediatamente superior.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante definirá los dispositivos de salvamento con los que deberán de estar dotadas estas embarcaciones, así como los de aquellas que amplíen su zona de actividad, durante las citadas campañas estacionales, considerando las características de la embarcación, el servicio al que va a destinarse y la seguridad en general.

3. La ampliación de la zona de actividad estará sujeta a las siguientes limitaciones en función de la eslora (L) de la embarcación:

a) Embarcaciones de pesca local:

1.º Eslora (L) igual o superior a 6,5 metros y menor a 8,5 metros: hasta un máximo de 30 millas de la costa española.

2.º Embarcaciones de eslora (L) igual o superior a 8,5 metros: hasta un máximo de 45 millas de la costa española.

b) Embarcaciones de pesca litoral:

1.º Eslora (L) igual o superior a 9,5 metros y menor a 14 metros: hasta un máximo de 100 millas de la costa;

2.º Eslora L igual o superior a 15 metros: hasta un máximo de 140 millas de la costa.

Las limitaciones anteriores no serán de aplicación al cambio de clasificación temporal.

4. La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer limitaciones operacionales adicionales, tales como una máxima altura de ola o fuerza del viento, existiendo en todo caso la obligación de desarrollar la actividad en grupo y con buen tiempo.

A efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, se entiende por buen tiempo aquel en el que no se superan de manera continuada olas de dos metros de altura y los vientos son inferiores a fuerza 4 en la escala Beaufort.

5. La solicitud de ampliación de zona de actividad o de cambio de clasificación temporal, dirigida al Director General de la Marina Mercante, deberá ser presentada por

el armador ante la capitanía marítima correspondiente al lugar donde radique el puerto base de la embarcación, acompañada de un informe técnico, elaborado y firmado por un ingeniero naval y oceánico o un ingeniero técnico naval, que demuestre, a juicio de la Administración marítima, que la embarcación cumple con las prescripciones de seguridad aplicables.

Las solicitudes, informadas por la capitanía marítima, serán remitidas a los servicios centrales de la Dirección General de la Marina Mercante para su resolución.

6. El informe técnico presentando con la solicitud deberá incluir, al menos, la siguiente información:

a) Justificación de que la estructura de la embarcación es resistente a las condiciones de servicio al que se va a destinar. Se deberán tener en cuenta las condiciones ambientales de la nueva zona de actividad, entre otras, la altura significativa de ola y la intensidad y dirección de los vientos, así como los pesos asociados al tipo de pesca a realizar, entre otros, los correspondiente a los aparejos, los cebos vivos y las capturas.

b) Justificación de que la línea de ejes y el aparato de gobierno están diseñados para las condiciones del servicio al que se va a destinar la embarcación.

c) Justificación de que la embarcación cumple con los criterios de estabilidad y francobordo mínimo aplicables, con indicación expresa de que los dispositivos que garantizan la estanqueidad, la protección de la tripulación y el cumplimiento con las condiciones de asignación de francobordo han sido revisados por el técnico firmante y se encuentran en estado satisfactorio. En aquellas embarcaciones que posean libro de estabilidad se deberán haber añadido al mismo, así como al acta de estabilidad, las condiciones de carga propias de las nuevas condiciones de servicio.

d) Declaración de conformidad firmada por el armador, patrón y el técnico responsable de los cálculos de estabilidad. En ella figurará el peso de las aparejos y pertrechos con las que la embarcación puede faenar, la cantidad de pesca que está autorizada a llevar y su estiba. El patrón deberá tener una titulación acorde con la zona de actividad solicitada.

e) Justificación de que la autonomía de la embarcación es adecuada a la navegación que se solicita. En ningún caso se permitirá el uso de tanques móviles.

f) Justificación de que los alojamientos son adecuados a las condiciones de servicio a las que se va a destinar la embarcación. Se deberán tener en cuenta el número tripulantes y la duración de la marea. En todo caso, el número de tripulantes no será superior al número máximo de personas autorizadas.

i) Justificación de que la embarcación dispone de material de seguridad y salvamento adecuado a las nuevas condiciones de servicio a las que se va a destinar.

g) Justificación de que la embarcación dispone de equipos que permitan su localización y cumple con lo establecido en el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas para las nuevas condiciones de servicio a las que se va a destinar.

A efectos de justificación del equipamiento definido en los artículos 65, 66 y 67 del citado reglamento se deberán tener en cuenta las definiciones contempladas en su artículo 3.7.

h) Justificación de que la embarcación dispone de un botiquín según lo requerido por el Instituto Social de la Marina para las embarcaciones objeto de esta disposición en función de su zona de actividad.

7. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante estime que se cumplen las condiciones para la ampliación de la zona de actividad o el cambio de clasificación temporal, emitirá la resolución de autorización correspondiente. La extensión de la autorización, incluidas las limitaciones operacionales existentes, se hará constar en el certificado de conformidad de la embarcación.

La autorización otorgada se mantendrá en vigor para las sucesivas campañas estacionales de pesca, en tanto en cuanto se mantengan las condiciones en virtud de las cuales se otorgó y el certificado de conformidad de la embarcación se encuentre en vigor.

8. En el supuesto de que la embarcación no tenga fijada tripulación mínima de seguridad para las nuevas condiciones de servicio el armador deberá solicitarla, conforme a lo dispuesto en el artículo 15 del Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación. Cuando sea necesario, se deberá actualizar el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.

9. Antes de iniciar una campaña estacional la embarcación deberá ser despachada específicamente para la misma, estando las navegaciones en cualquier caso limitadas, además de por las limitaciones operacionales especificadas en la autorización de ampliación de zona de actividad o de cambio de clasificación temporal, por la distancia a la que habilite el título del patrón, así como por las restricciones que pudieran imponer otras Administraciones competentes.

Previamente al despacho, el armador deberá presentar ante la Capitanía marítima una declaración responsable en la que se indique que se cumplen todos los requisitos establecidos en la autorización y en el informe técnico correspondiente, así como que la embarcación se mantiene en condiciones adecuadas para las navegaciones que va a emprender y todos los equipos y dispositivos obligatorios, incluido los exigidos por otras administración competentes, se encuentran a bordo mantenidos adecuadamente y con el período de validez no expirado.

10. La Dirección General de la Marina Mercante podrá realizar en cualquier momento las comprobaciones que resulten necesarias con objeto de constatar la veracidad de la información facilitada y el cumplimiento de las prescripciones de seguridad aplicables.

Disposición adicional tercera. *Pesca de túnidos en las Islas Canarias.*

A la pesca de túnidos en las aguas del atlántico centro oriental correspondientes a la costa de las Islas Canarias le será de aplicación lo dispuesto en la disposición adicional segunda para la costera del bonito del norte. Cuando la actividad se vaya a desarrollar entre islas y hasta un máximo de 30 millas de la costa, la ampliación de la zona de actividad podrá autorizarse durante todo el año.»

Diecisiete. Se suprime la disposición transitoria y se sustituye por dos disposiciones transitorias nuevas con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria primera. *Aplicación a las embarcaciones de pesca existentes.*

Las embarcaciones de pesca existentes cumplirán las prescripciones que se indican a continuación, con sujeción a los siguientes criterios:

a) Epígrafes 12.b) del anexo I; 4.c), 20.a) al 20.d) y 22.e) del anexo III y 6.a) y 8.a) al 8.e) del anexo V, a más tardar el 1 de julio de 2025.

b) Epígrafes 10.b), 10.e), 10.f), 11.B.a), 11.B.e.8º) y 11.B.e.9º) del anexo II, a más tardar en la en la primera renovación del certificado de conformidad realizada con posterioridad al 1 de julio de 2022.

c) Epígrafes 11.A, 11.B.e.7º) y 11.B.e.10º) del anexo II, a más tardar en la primera revisión del libro de estabilidad que se realice a resulta de una experiencia de estabilidad, con posterioridad al 1 de julio de 2022.

d) Epígrafes 7.b) del anexo I; 9.d) del anexo II; 16.f) del anexo III y anexo VI, a más tardar el 1 de julio de 2022.

Disposición transitoria segunda. *Aplicación a las embarcaciones de pesca nuevas construidas con anterioridad al 1 de julio de 2022.*

Las embarcaciones de pesca nuevas cuyo contrato de construcción o de transformación se haya formalizado con anterioridad al 1 de julio de 2022, deberán

cumplir con las prescripciones aplicables a embarcaciones nuevas que se indican a continuación, con sujeción a los siguientes criterios:

a) Epígrafes 1.e), 7.a) y 14.a.1º) del anexo I; 22.e) del anexo III; 6.e) del anexo IV y 8.a) al 8.e) del anexo V, a más tardar el 1 de julio de 2025.

b) Epígrafes 14.a) del anexo I y 10.e), 10.f), 11.B.a) y 11.B.e.7º) al 11.B.e.9º) del anexo II, a más tardar en la primera renovación del certificado de conformidad realizada con posterioridad al 1 de julio de 2022.

c) Epígrafes 5.b) del anexo I y 3.g), 11.A, 11.B.b), 11.B.c.4º), 11.B.e.6º) y 11.B.e.10º) del anexo II, a más tardar en la primera revisión del libro de estabilidad que se realice a resulta de una experiencia de estabilidad, con posterioridad al 1 de julio de 2022.

d) Epígrafes 7.b) del anexo I; 9.d), 10.b), 10.c), 10.h) del anexo II y anexo VI, a más tardar el 1 de julio de 2022.»

Dieciocho. La disposición final tercera queda redactada del siguiente modo:

«Disposición final tercera. Habilitación normativa y actos de ejecución.

1. Se autoriza al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para modificar el contenido de los anexos I a VIII, siempre que la modificación venga impuesta por avances técnicos o por cambios introducidos por la normativa europea o los convenios internacionales aplicables.

2. Asimismo, se faculta al Director General de la Marina Mercante para:

a) Elaborar y, en su caso, modificar, el modelo del cuaderno de condiciones de asignación de francobordo que se define en el epígrafe 12 del anexo II.

b) Modificar los modelos de certificados que integran el anexo IX y los modelos de declaración anual de cumplimiento que integran el anexo X, cuando dicha modificación venga impuesta por cambios en la legislación.

d) Dictar cuantos actos sean precisos en ejecución de lo dispuesto en este real decreto.»

Diecinueve. El anexo I, Construcción, integridad de estanqueidad y equipo de amarre y fondeo, queda modificado como sigue:

a) El índice del anexo I queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO I

Construcción, integridad de estanqueidad y equipo de amarre y fondeo

Índice

1. Construcción
2. Planos de los alojamientos de la tripulación
3. Situación y dimensiones de los camarotes
4. (suprimido)
5. Integridad de estanqueidad
6. (suprimido)
7. Puertas estancas a la intemperie
8. Escotillas
9. Aberturas del espacio de máquinas
10. Portillos, ventanas y lumbreras
11. Imbornales, tomas de mar y descargas
12. Ventilación y ventiladores
13. Tubos de aireación
14. Portas de desagüe
15. Dispositivos de sonda
16. Marcas de calados
17. Equipo de fondeo y amarre.»

b) El epígrafe 1 queda modificado como sigue:

1º) Los apartados a) y b) quedan redactados del siguiente modo:

«a) Los mamparos, dispositivos de cierre y cierres de las aberturas practicadas en los mamparos, así como los medios utilizados para probarlos, se ajustarán a las prescripciones técnicas de una organización reconocida. Las embarcaciones de cualquier eslora con cubierta que no sean de madera llevarán instalado un mamparo de colisión y mamparos estancos que limiten el espacio de la máquina propulsora principal. Tales mamparos se prolongarán hasta la cubierta de trabajo. En los buques de madera se instalarán también mamparos de este tipo que, en la medida que sea factible, serán estancos. Del mismo modo, las embarcaciones con cubierta parcial estarán provistas de mamparos transversales.

b) El número de aberturas practicadas en los mamparos será el mínimo posible y estarán equipadas de medios de cierre o de obturación que garanticen su integridad y su estanqueidad, que deberá ser equivalente a la del mamparo intacto. No se instalarán puertas u otros medios de paso en los mamparos de la cámara de máquinas.»

2º) El tercer párrafo del apartado c) queda redactado del siguiente modo:

«Las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión deberán llevar instaladas válvulas adecuadas, accionables en todo momento desde encima de la cubierta de trabajo. El cuerpo de la válvula deberá estar asegurado al mamparo de colisión y el espacio en el cual esté situada la citada válvula no será un espacio de carga. El número de tuberías que atraviesen el mamparo serán el mínimo posible y asociadas exclusivamente al servicio al que se destine el pique de proa. En el caso de que en las condiciones de carga aprobadas para el buque no esté incluido este tanque como destinado al transporte de líquidos, este mamparo no deberá estar perforado por ninguna tubería.»

3º) El apartado e) queda redactado del siguiente modo:

«e) No se utilizará el pique de proa para llevar combustible líquido en buques nuevos. En buques existentes sólo si se justifica de forma motivada y sin que suponga peligro para la seguridad del buque.»

4º) El apartado h) queda redactado del siguiente modo:

«h) No se autorizará la construcción de embarcaciones de pesca sin cubierta completa de eslora total igual o mayor de 7,50 m. Las embarcaciones sin cubierta completa o con cubierta parcial, estarán dotadas de volúmenes de flotabilidad estancos suplementarios convenientemente repartidos, que garanticen la insubmersibilidad de la embarcación completamente llena de agua del mar en la condición de máxima carga previsible. Los cálculos de estos volúmenes suplementarios deberán ser sometidos a aprobación de la Administración marítima para autorizar la construcción.»

5º) Se añaden tres nuevos apartados con la siguiente redacción:

«i) En caso de que se haya construido la embarcación pesquera siguiendo las reglas actualizadas de una organización reconocida y éstas se opongan a lo prescrito en este anexo, la embarcación deberá estar clasificada en construcción y mantenida en clase.

j) Los escantillones de la estructura de los buques deberán estar calculados de acuerdo con un reglamento actualizado de una organización reconocida u otro estándar aprobado por la Administración para los buques pesqueros.

k) Todas las características mecánicas de los materiales utilizados en la construcción de los elementos estructurales de la embarcación, deberán ser justificadas por el constructor por medio de certificados de fabricante o de una organización reconocida, si es que el material está certificado por esta. El fabricante deberá mantener la trazabilidad de los materiales empleados en la fabricación de la embarcación.»

c) Se suprime el epígrafe 4, que queda sin contenido.

d) El epígrafe 5 queda redactado del siguiente modo:

«5. Integridad de estanqueidad

a) Las aberturas en la estructura exterior estanca al agua de la embarcación, que incluyen todas las aberturas situadas en los costados por debajo de la cubierta de trabajo, serán las mínimas posibles que sean compatibles con su operación, e irán provistas de dispositivos de cierre estancos eficaces que impidan la entrada de agua.

b) Las aberturas de cubierta necesarias para las faenas de pesca que puedan permanecer abiertas durante estas faenas estarán situadas tan cerca de crujía como sea posible y no deberán poder inundarse a menos de 20° de escora en cualquier condición de carga.

En el caso de que se pueda ocasionar el inicio de la inundación de la bodega a menos de 20° deberá demostrarse que el buque cumple con los requerimientos aplicables de estabilidad para la condición de carga indicada en el anexo II epígrafe 3 apartado g.

c) Las aberturas al mar cuya sección recta sea mayor de 200 cm², y las descargas de los desperdicios de los parques de pesca cualquiera que sea su sección, habrán de tener su abertura interior por encima del nivel de la máxima flotación, aun cuando la embarcación presente escoras de 20 grados a cualquiera de las bandas, debiendo independizarse los medios de retención y cierre. En las descargas de desperdicios de los parques de pesca, la válvula de no retorno en el costado tendrá mando de cierre positivo en el parque y tapa de cierre estanco en el vertedero y será accesible desde el interior en todas las condiciones de servicio.

d) Las embarcaciones en las que el puente de gobierno esté situado en la cubierta intemperie, deberán disponer de medios adecuados de cierre en todas las aberturas situadas en esta cubierta dentro del puente de gobierno. El achique del agua que pueda introducirse dentro del puente de gobierno deberá disponerse de forma que sea descargado directamente al costado del buque.

e) Las escotillas de pesca, a ras de cubierta, de los arrastreros por popa habrán de ser accionadas mecánicamente y serán maniobrables desde cualquier posición que permita ver bien su funcionamiento. Los dispositivos de cierre abrirán hacia el exterior y estarán dotados de un sistema de trinca permanentemente fijado al dispositivo o a la estructura adyacente. Si el sistema de cierre es motorizado, se dispondrá de un sistema manual de cierre complementario y fácilmente accesible.

f) La estanqueidad a la intemperie de los elementos del casco y superestructuras se podrá demostrar por medio de un ensayo con manguera, con una presión mínima de 2x10⁵ Pa (2,11 Kg/cm²) aplicada a una distancia máxima de 1,5 m. El diámetro de la tobera deberá ser mayor de 12 mm. En el caso de que no pueda llevarse a cabo este ensayo sin dañar equipos ya instalados, tales como los eléctricos, la prueba se podrá sustituir por un examen visual de todas las uniones, soldaduras o por medio ensayos no destructivos.»

e) Se suprime el epígrafe 6, que queda sin contenido.

f) El epígrafe 7 queda redactado del siguiente modo:

«7. Puertas estancas a la intemperie

(El apartado b será aplicable a embarcaciones nuevas y existentes)

a) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de las superestructuras cerradas o casetas de cubierta de francobordo cerradas, por las que pudiera entrar agua, irán provistas de puertas fijadas permanentemente al mamparo, armadas y reforzadas de modo que el conjunto de su estructura sea de resistencia equivalente a la de la estructura intacta. Serán estancas a la intemperie cuando estén cerradas y de una sola hoja. Los medios utilizados para mantener la estanqueidad a la intemperie de estas puertas serán juntas y dispositivos de sujeción u otros medios equivalentes que estarán permanentemente fijados al mamparo o a las propias puertas y dispuestos de modo que puedan ser accionados desde ambos lados del mamparo. La Administración marítima podrá, sin perjuicio para la seguridad de la tripulación, permitir que las puertas de las cámaras frigoríficas se abran desde un lado solamente, siempre

que se instale un dispositivo de alarma adecuado para impedir que las personas queden atrapadas en el interior de las mismas.

b) A ambos lados de la puerta se fijará un letrero de aviso indicando que la puerta debe mantenerse cerrada mientras la embarcación se encuentre en la mar.

c) La altura sobre cubierta de los umbrales de los vanos de puertas, tambuchos, casetas de cubierta y guarda calores de máquinas situados en la cubierta de trabajo y en las de superestructuras que den acceso directo a partes de tales cubiertas expuestas a la intemperie, será como mínimo la siguiente:

1º) En la cubierta a la intemperie, la bajada a máquinas o a otro compartimento bajo cubierta, tendrá una altura de 600 mm para las embarcaciones de eslora L mayor o igual de 12 metros y de 450 mm para embarcaciones de eslora L menor de 12 m.

2º) En la cubierta de superestructura 300mm para las embarcaciones de eslora L mayor o igual de 12 metros de eslora L y de 150mm para embarcaciones de eslora L menor de 12m.

d) Cuando la experiencia adquirida en la realización de operaciones lo justifique, y previa aprobación de la Administración marítima, la altura en que los umbrales especificados en la letra c) rebasen la cubierta, a excepción de las que den acceso directo a espacios de máquinas, podrán reducirse a no menos de 150mm para las embarcaciones de eslora L menor de 12m y de 300mm para las embarcaciones de eslora L mayor o igual de 12 m.»

g) Los apartados d), e) y f) del epígrafe 8 quedan redactados del siguiente modo:

«d) La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla en las partes expuestas de la cubierta de trabajo serán como mínimo de 300 mm para buques de eslora L menor de 12 metros y de 600 mm. para buques de eslora L mayor o igual de 12 m.

e) La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla en las partes expuestas de la cubierta de superestructura será como mínimo de 300mm para las embarcaciones de eslora L mayor o igual de 12m y de 150mm para embarcaciones de eslora L menor de 12m.

f) Cuando la experiencia adquirida en la realización de operaciones lo justifique y previa aprobación de la Administración marítima, la altura de las brazolas de escotilla, a excepción de las que den acceso directo a los espacios de máquinas, podrá ser menor que las alturas indicadas en d) y e), o bien prescindirse de las brazolas, a condición de que se instalen tapas de escotilla realmente estancas y con integridad estructural suficiente. El tamaño de tales escotillas será el menor posible y las tapas irán fijadas de modo permanente con bisagras o medios equivalentes para asegurar la estanqueidad y su integridad estructural, debiendo poder quedar cerradas y aseguradas rápidamente.»

h) El apartado a) del epígrafe 9 queda redactado del siguiente modo:

«a) Las aberturas del espacio de máquinas irán armadas y protegidas por guardacalores de resistencia equivalente a la de la superestructura adyacente. Las correspondientes aberturas exteriores de acceso llevarán puertas que cumplan con lo prescrito en los epígrafes 5 y 7 o tapas de escotilla que cumplan con lo prescrito en el epígrafe 8 del presente anexo.»

i) El epígrafe 10 queda redactado del siguiente modo:

«10. Portillos, ventanas y lumbreras

a) Se entenderá por portillos las aberturas redondas u ovaladas cuya área no supere los 0,16 m². Las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m² se considerarán ventanas.

b) Se entenderá por ventanas las aberturas de forma rectangular en general que tengan en cada esquina un radio proporcional al tamaño de la ventana, así como las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m².

c) No se instalarán ventanas en los siguientes lugares:

1º) por debajo de la cubierta de trabajo;

2º) en los costados y mamparos de las superestructuras cerradas; y

3º) en las casetas incluidas dentro del volumen considerado para los cálculos de las carenas isoclinas.

d) Los portillos irán provistos de tapas ciegas con bisagra, susceptibles de quedar cerradas de modo estanco. Los que den a espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo no serán practicables. Aquellos que den a espacios situados sobre la cubierta de trabajo si podrán serlo.

e) Los portillos se ubicarán en un lugar tal que su borde inferior quede por encima de una línea paralela a la cubierta de trabajo en el costado, cuyo punto más bajo esté a 500 mm. por encima de la máxima flotación de servicio.

f) Los portillos situados a menos de 1000 mm. por encima de la máxima flotación de servicio serán del tipo fijo o no practicable.

g) En las ventanas del puente de gobierno o en los portillos de la caseta y en los portillos situados bajo la cubierta de trabajo se utilizará cristal de seguridad templado o laminado, o un material adecuado de transparencia permanente y resistencia equivalente. Los cristales deberán estar encastrados. La resistencia de los portillos y ventanas se calcularán de acuerdo al estándar de una organización reconocida, otro aprobado por la Administración o por medio de cálculo directo.

h) Se dispondrán tapas ciegas interiores o bien las suficientes tapas ciegas exteriores cuando no haya otro método de impedir la entrada de agua a través de una ventana o un portillo roto.

i) Se podrán aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en las casetas situadas en la cubierta de trabajo o por encima de ella, si la seguridad de la embarcación no va a verse disminuida. En las aberturas que den a espacios situados por debajo de cubierta desde una caseta cuyas ventanas no estén provistas de tapas ciegas se instalará un dispositivo de cierre estanco a la intemperie. Las ventanas de los mamparos frontales o de proa de dichas casetas serán siempre de tipo fijo o no practicable.

j) El número de aberturas practicadas en los costados de la embarcación por debajo de la cubierta de trabajo, deberá ser el mínimo compatible con las características del proyecto y su utilización correcta, y tales aberturas irán provistas de medios de cierre de resistencia adecuada para asegurar la estanqueidad y la integridad de la estructura circundante.

k) Las lumbreras que den a espacios situados por debajo de la cubierta de intemperie serán de gran solidez y susceptibles de quedar cerradas y aseguradas de manera que sean estancas a la intemperie, e irán provistas de medios de cierre adecuados en la eventualidad de que sufran daños los cristales o paneles insertados.»

j) El epígrafe 11 queda modificado del siguiente modo:

1º) Los apartados a) y c) quedan redactados del siguiente modo:

«a) Los tubos de los imbornales y descargas que atraviesen el casco, desde espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo o desde el interior de superestructuras cerradas o casetas de la cubierta de trabajo que lleven puertas, ajustándose a las prescripciones del apartado c) del epígrafe 5, irán provistos de medios que impidan la entrada de agua a bordo.»

«c) La abertura interior de tales descargas e imbornales estará, en la medida de lo posible, por encima del nivel de la máxima flotación.»

2º) Se suprime el apartado d), que queda sin contenido.

3º) Los apartados e) e i) quedan redactados del siguiente modo:

«e) En los espacios de máquinas, las tomas de mar y descargas principales y auxiliares que sean esenciales para el funcionamiento de las máquinas, tendrán los mandos donde estén emplazadas. Dichos mandos serán accesibles e irán provistos de indicadores que señalen si las válvulas están abiertas o cerradas.»

«i) En el caso que la embarcación disponga de un sistema de exhaustación de gases de escape bajo la cubierta de trabajo el sistema estará dotado de sifones y/o válvulas fácilmente accionables desde el interior, que impidan la entrada de agua. Dichos escapes se ajustarán al estándar de una organización reconocida u otro aprobado por la Administración.»

k) El epígrafe 12 queda modificado como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(Lo dispuesto en el apartado b) será de aplicación a buques nuevos y existentes)»

2º) El apartado c) queda redactado del siguiente modo:

«c) Los ventiladores tendrán manguerotes de construcción sólida y serán susceptibles de quedar cerrados de manera estanca a la intemperie con dispositivos fijados de modo permanente al manguerote o a la estructura adyacente. En las embarcaciones con eslora L mayor o igual de 12 metros no será necesario instalar dispositivos de cierre en ventiladores cuyos manguerotes se eleven más de 2,5 metros por encima de la cubierta de trabajo o más de 1 metro por encima del techo de una caseta o cubierta de superestructuras.»

l) El epígrafe 14 queda modificado como sigue:

1º) Se añade al final del apartado a.1º) un párrafo con la siguiente redacción:

«En aquellos buques asimétricos respecto de sus bandas, la longitud del pozo (l) será la mayor de ambas bandas y se preverán a cada banda portas de desagüe con el área A de descarga calculada para esta longitud del pozo (l).»

2º) Se suprime el apartado b, que queda sin contenido.

3º) Los apartados d) y e) quedan redactados del siguiente modo:

«d) Las panas divisorias de arcadas de pescado en cubierta y los medios para estibar y utilizar los artes de pesca irán dispuestos de manera que no disminuyan la eficacia de las portas de desagüe, ni se acumule agua en cubierta o se impida que corra libremente hacia las portas de desagüe. Las panas no dificultarán la descarga de agua sobre la cubierta, para lo que tendrán groeras u otras aberturas de dimensiones razonables que garanticen la descarga.

e) Las portas de desagüe de altura superior a 0,3 m llevarán varillas espaciadas entre sí a no más de 0,23 m ni a menos de 0,15 m, o irán provistas de algún otro medio adecuado de protección. Si las portas de desagüe llevan tapas, éstas llevarán sus bisagras en su parte superior y serán de construcción aprobada por la Administración marítima. Deberán ser de acero inoxidable, latón o material similar. Dichas tapas no podrán disponer de medios de inmovilización (pasadores, etc.).»

m) El epígrafe 15 queda redactado del siguiente modo:

«15. Dispositivos de sonda

a) Se instalarán dispositivos de sonda en las sentinas de los compartimentos que no sean fácilmente accesibles en todo momento durante el viaje y en todos los tanques y coferdanes.

b) El proyecto de construcción incluirá el trazado geométrico de las sondas, prestándose especial atención en aquellas sondas que no sean verticales y los tanques se podrán sondear de manera efectiva.

c) Los libros de estabilidad, en las embarcaciones a los que les sea aplicable disponer de él, incluirán tablas de sonda reales para todos los tanques.

d) Al instalar tubos de sonda, sus extremos superiores quedarán situados en puntos de fácil acceso y, si es posible, por encima de la cubierta de trabajo. Identificarán el tanque al que sirven. Sus aberturas llevarán medios de cierre fijados permanentemente. Los tubos de sonda que no lleguen más arriba de la cubierta de trabajo llevarán dispositivos de cierre automático.

e) Las aberturas practicadas en los tanques de combustible para las sondas no se hallarán en los espacios de alojamiento de la tripulación.

f) Los tapones de los tubos de sonda serán de acero inoxidable o bronce.»

n) El epígrafe 16 queda modificado como sigue:

1º) El apartado a) queda redactado del siguiente modo:

«a) Todas las embarcaciones de eslora L mayor o igual de 12 m. deberán llevar en proa y en popa, en los dos costados, una escala de calados, en decímetros, tan cerca de las perpendiculares como sea razonable. En aquellas embarcaciones en que sus formas a popa hagan imposible leer con exactitud las marcas, estas se podrán disponer en una sola línea vertical centrada en la estampa de popa. Las embarcaciones de eslora menor de 12 metros a las que se les apliquen las prescripciones sobre estabilidad indicadas en el epígrafe 2 del anexo II tendrán también marcas de calado.»

2º) Se añade un apartado d) con la siguiente redacción:

«d) Las marcas de calado serán medidas en presencia de la inspección marítima con la embarcación en seco, antes de llevar a cabo la experiencia de estabilidad.»

Veinte. El anexo II, Estabilidad y francobordo, queda modificado como sigue:

a) El índice del anexo II queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO II

Estabilidad y francobordo

Índice

1. Generalidades
2. Criterios de estabilidad
3. Condiciones de carga a considerar
4. Cálculo de las curvas de estabilidad
5. Efectos de los líquidos en los tanques
6. Efecto de la acumulación de hielo
7. Efecto del agua embarcada en cubierta
8. Efectos del viento y balance intensos
9. Subdivisión de las bodegas de pescado con tablonés extraíbles
10. Experiencia de estabilidad y comprobación de pesos
11. Acta y Libro de estabilidad
12. Francobordo
13. Marcas de francobordo y línea de cubierta
14. Inmersión
15. Francobordos asignados
16. Altura mínima de la amura en la proa
17. Estabilidad de embarcaciones de pesca de L<12m.

Apéndice I. Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con panas móviles

Apéndice II. Determinación aproximada de la estabilidad de los buques (pequeños) mediante pruebas del periodo de balance

Apéndice III. Prueba práctica de flotabilidad»

b) El epígrafe 2 queda modificado como sigue:

1º) El apartado a) queda redactado del siguiente modo:

«a) Los siguientes requisitos se cumplirán en todas las embarcaciones de eslora (L) mayor o igual a 12 m. Los requisitos de estabilidad para las embarcaciones de eslora L menor de 12 m., se establecen en epígrafe 17 de este anexo.»

2º) El apartado b.4º) queda redactado del siguiente modo:

«4º) Las embarcaciones que realicen faenas de arrastre con tangones deberán cumplir con los criterios anteriores, aumentando los valores mínimos prescritos en los puntos 1º) y 2º) anteriores un 20%, siendo la altura metacéntrica inicial (G_{Mo}) de al menos 500 mm. En los cálculos de estabilidad de barcos de eslora L mayor o igual de 12 m se supondrá que los tangones deberán formar hasta un ángulo de 45 grados con la horizontal.»

3º) La primera frase del apartado c) queda redactado del siguiente modo:

«c) Además, en las embarcaciones de eslora L mayor o igual de 12 m, se deberá cumplir lo siguiente:»

4º) El apartado d) queda redactado del siguiente modo:

«d) En las embarcaciones de pesca con una relación manga puntal superior a 2.5, si su estabilidad no cumple el criterio de la letra b) punto 2º) del párrafo anterior, ese requerimiento se sustituirá por los siguientes:

1º) El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) no será inferior a 0,070 metros-radianes hasta un ángulo de 15°, si el brazo adrizante máximo (GZ) corresponde a un ángulo igual a 15°, o de 0,055 metros-radianes hasta un ángulo de 30°, si el brazo adrizante máximo (GZ) corresponde a un ángulo igual o superior a 30°.

Cuando el brazo adrizante máximo (GZ) corresponda a un ángulo (ν_{max}) comprendido entre 15° y 30°, el área correspondiente bajo la curva de brazos adrizantes será igual a:

$$\text{Área} = 0,055 + 0,001 (30^\circ - \nu_{max}) \text{ m.rad}$$

2º) El brazo adrizante máximo (GZ_{max}), corresponderá a un ángulo de escora no inferior a 15°.»

5º) Los apartados e), g) y h) quedan redactados del siguiente modo:

«e) En los buques cuyos métodos de pesca, sus dispositivos de elevación u otras cargas sometan a los mismos a fuerzas externas adicionales que creen momentos escorantes, deberá demostrarse por cálculo directo que el buque no sumerge ningún punto de la cubierta cuando dichas fuerzas están actuando en cualquier condición de carga. En ningún caso esta escora será superior a 10°.»

«g) En todas las embarcaciones nuevas, sea cual sea su estabilidad dinámica y para su condición de carga más desfavorable; y en aquellas existentes en la condición de carga más desfavorable, esto es, con valores obtenidos en los criterios de estabilidad dinámica más cercanos a los límites permisibles y de estabilidad dinámica a 30° inferior a 0,065 metros-radián, deberá estudiarse:

1º) La aptitud del buque para resistir el efecto de escora provocado por los efectos de rachas de viento y balance intenso. Para ello, se calculará el valor del coeficiente C_w en la forma indicada en el epígrafe 8. Dicho coeficiente deberá ser mayor de uno.

2º) La aptitud del buque para resistir el efecto de escora provocado por la presencia de agua en cubierta. Para ello, se calculará el valor del coeficiente C_{wod} en la forma indicada en el epígrafe 7. Dicho coeficiente deberá ser mayor de uno.

h) Se podrá utilizar lastre fijo sólido distribuido en la embarcación de modo que se cumplan los criterios anteriores, según proceda. A estos efectos, el lastre fijo sólido deberá fijarse de tal manera que impida su manipulación. En ningún caso se permitirá el uso de lastre fijo líquido.»

c) El epígrafe 3 se modifica como sigue:

1º) El apartado c) 1º) queda redactado del siguiente modo:

«1º) En el caso de lastrado o deslastrado del buque, “buque con el efecto más desfavorable inducido por la condición de lastrado o deslastrado”.»

2º) El apartado f) queda redactado del siguiente modo:

«f) En la confección de las condiciones de carga y para el cálculo de las curvas de brazos adrizantes se deberán tener cuenta los siguientes aspectos:

1º) Se deberá prever un margen mínimo del 15% del peso de las redes, para tener en cuenta el peso de las redes mojadas y su maniobra, capturas, etc., sobre cubierta;

2º) En todos los casos la carga se supondrá homogénea, a menos que esto resulte incompatible con la práctica, lo cual se demostrará explícitamente;

3º) El agua de lastre se deberá incluir solo si el buque dispone de tanques especialmente dispuestos para este fin;

4º) Se utilizarán los siguientes pesos específicos para los líquidos presentes a bordo (ton/m³):

Agua Salada:	1,025
Agua Dulce:	1,0
Fuel Oil:	0,94 – 0,95
Diesel Oil:	0.835 – 0,935
Aceite Lubricante:	0,885 – 0,935

5º) El peso de la tripulación y efectos se estimará en 100 kg. por tripulante;

6º) El centro de gravedad (c.d.g). de la carga en bodegas, siempre se considerará coincidente con el centro volumétrico del espacio completo, sin descontar ningún espacio entre el techo y la superficie de la carga. Sin embargo, si se asume que tal espacio existe, se acompañará un croquis de la sección de la bodega dentro del libro de estabilidad, en el que se indique dicho espacio, junto con una justificación de la imposibilidad física de cargar en el mismo.»

3º) Se añade un nuevo apartado g) con la siguiente redacción:

«g) En caso de que no puedan cumplirse las prescripciones del epígrafe 4.b) del anexo I, se demostrará la capacidad del buque para resistir los efectos de la inundación en la bodega. La condición de carga a estudiar será la de "Buque con 75% de consumos, sin carga y dicho espacio inundado al 50 % de su volumen".»

d) El epígrafe 4 queda redactado del siguiente modo:

«4. Cálculo de las curvas de estabilidad

a) Los métodos empleados para calcular los brazos adrizantes deben estar de acuerdo con lo indicado a continuación y su grado de exactitud deberá ser satisfactorio para la Administración marítima.

b) Se hará uso de las curvas hidrostáticas y de los valores KN calculados para el asiento real a trimado libre de cada condición. Además se incluirán curvas KN para los posibles asientos de la embarcación.

c) Al realizar los cálculos se considerará el volumen hasta la superficie exterior del forro de la cubierta. En caso de buques de madera y materiales compuestos, se tomarán las dimensiones fuera de forros.

d) Una superestructura se considerará cerrada si:

1º) los mamparos de cierre son eficientes por sus características de construcción;

2º) las aberturas de acceso que pueda haber en tales mamparos tienen puertas estancas a la intemperie accionables desde ambos lados, permanentemente unidas al mamparo y de una resistencia equivalente a la del mamparo intacto; y

3º) las demás aberturas de los laterales o extremos de la superestructura vayan provistas de medios de cierre eficientes y estancos a la intemperie.

4º) los saltillos se consideran superestructuras.

e) No serán tenidas en cuenta las superestructuras con aberturas para largado o cobrado de aparejo, que serán consideradas siempre abiertas, aunque tengan dispositivos de cierre, y deberán disponer en sus costados de falucheras para la evacuación de las posibles entradas de agua de mar distribuidas a lo largo de la longitud del costado. Si se justifica debidamente podrá admitirse el empleo de portas de desagüe.

f) Las casetas cerradas situadas sobre la cubierta de francobordo podrán ser tenidas en cuenta siempre que cumplan lo indicado en el punto d anterior.

g) No se considerará que un puente o una toldilla son superestructuras cerradas a menos que en su interior, para que la tripulación pueda llegar a los espacios de máquinas y otros lugares de trabajo, se disponga un acceso constituido por medios distintos de las puertas y aberturas de los mamparos que forman esa superestructura, permanentemente disponible cuando dichas aberturas estén cerradas.

h) La parte interior de las portas dedicadas a evacuar desperdicios de la pesca, no deberán sumergirse para escoras inferiores a 20°.

i) En los casos en que la embarcación pudiera llegar a zozobrar por inundación a través de alguna abertura, la curva de estabilidad se interrumpirá en el ángulo de inundación correspondiente a dicha abertura, y se considerará que el buque, en ese instante, ha perdido su estabilidad.

j) No se considerarán como abiertos orificios pequeños, tales como los que permiten el paso de cables, cadenas, aparejos y anclas, así como imbornales, orificios de descargas sanitarias y tuberías de aireación, siempre que se sumerjan para un ángulo de inclinación superior a 30°. Si se sumergen para un ángulo igual o menor de 30° esos orificios se considerarán abiertos si la Administración marítima considera que pueden dar lugar a una inundación de cierta importancia.»

e) El epígrafe 9 se modifica como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(El apartado d) será aplicable a embarcaciones nuevas y existentes)»

2º) Se añade un apartado d) con la siguiente redacción:

«d) Las divisiones portátiles para estiba de la carga, incluidas las panas de bodegas y cubierta, deberán mantenerse en buen estado y estarán disponibles a bordo durante los reconocimientos del buque para su inspección.»

f) El epígrafe 10 queda redactado del siguiente modo:

«10. Experiencia de estabilidad y comprobación de pesos

(El epígrafe completo será aplicable a buques y embarcaciones nuevas y existentes)

a) Concluida su construcción, todo buque de eslora L mayor o igual a 12 metros, será sometido a una prueba de estabilidad, y su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad se determinarán para la condición de buque en rosca, en la forma prescrita en la normativa sobre inspección y certificación de los buques civiles.

b) Cuando los buques sean objeto de reformas que afecten a su condición de buque en rosca y a la posición del centro de gravedad, o a cualquier otro de los parámetros indicados en el epígrafe 2 de este anexo, el buque será sometido a una comprobación o a una nueva prueba de estabilidad, según decida la Administración marítima en función de los pesos añadidos y su situación en la embarcación, y se revisará la información sobre estabilidad. Sin embargo, cuando la variación del desplazamiento en rosca supere un 2% el desplazamiento en rosca original y la desviación de la posición longitudinal del centro de gravedad del buque supere el 1% de L del valor original, ésta deberá ser objeto de una nueva experiencia de estabilidad.

c) Concluida la construcción del buque o embarcación y con él en seco, antes de la experiencia de estabilidad, se tomarán las medidas principales del casco y superestructura. Además, se comprobarán las marcas de calado, la altura de quilla, la posición de la línea de cubierta y las formas en al menos tres secciones.

d) Las embarcaciones nuevas de eslora L menor de 12m y aquellas existentes que sean objeto de reforma y requieran de una revisión de su estabilidad, cumplirán, tras su construcción o después de obras de reforma, con lo indicado en el epígrafe 17.

e) Las embarcaciones de pesca nuevas y existentes de eslora L mayor o igual de 6 m y menor de 12 m revisarán su estabilidad al menos una vez cada 10 años. Las embarcaciones de pesca existentes harán la revisión de acuerdo al procedimiento que estuviera en vigor en el momento de su construcción o al aplicable del epígrafe 17.

f) Los buques de pesca nuevos de eslora L mayor o igual de 12 m, realizarán una experiencia de estabilidad y verificarán las partidas de pesos contenidas en el libro de estabilidad, transcurridos cinco años de la prueba de estabilidad prescrita en el apartado a). Posteriormente, realizarán al menos una experiencia de estabilidad cada 10 años. Los buques existentes de eslora L mayor o igual de 12 m realizarán al menos una experiencia de estabilidad cada diez años. En el caso de que sean necesarias las formas en los cálculos de estabilidad, se realizará una comprobación de las mismas, así como de las marcas de calado durante su puesta en seco.

g) Los buques y embarcaciones que sean objeto de reforma y requieran de una revisión de su estabilidad, podrán acogerse a la norma que estuviera en vigor en el momento de su construcción, salvo que las obras sean de tal magnitud que se les deba dar el tratamiento de buque nuevo.

h) La Administración marítima podrá permitir que respecto de un determinado buque nuevo se prescindiera de la prueba de estabilidad si se disponen de datos básicos proporcionados por la prueba realizada con un buque gemelo y se demuestra que con esos datos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad de la embarcación exenta de la prueba. Para evitar la experiencia de estabilidad, la desviación del desplazamiento del buque en rosca no excederá de un 2% del desplazamiento en buque que se toma como modelo y la desviación de la posición longitudinal del centro de gravedad (LCG) del buque en rosca con respecto a la del LCG del buque modelo no deberá superar el 0.5% de L.»

g) Se modifica el apartado A del epígrafe 11, que queda redactado del siguiente modo:

«A. Acta de estabilidad

(Este apartado será aplicable a embarcaciones nuevas y obras de reforma de las existentes. Además, será aplicable a las embarcaciones existentes que realicen experiencias de estabilidad y sea necesario un nuevo libro).

Una vez realizada la experiencia de estabilidad a los buques con cubierta completa, o determinado con suficiente garantía el desplazamiento en rosca del buque y la posición de su centro de gravedad, se extenderá el Acta de Estabilidad que, junto con el Libro de Estabilidad a suministrar al Patrón, deberán ser aprobados por la Administración marítima según lo prescrito en la normativa sobre inspección y certificación de buques civiles.

El acta de estabilidad se adjuntará al libro de estabilidad.»

h) Se modifica el apartado B del epígrafe 11 como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(Este apartado será aplicable a embarcaciones nuevas y obras de reforma de las existentes. Asimismo, el punto a), en lo relativo a las anotaciones en el libro de estabilidad, y los puntos e.7º), e.8º) y e.9º) serán aplicables a las embarcaciones existentes con libro de estabilidad, y el punto e.10º) a las embarcaciones existentes con cubierta).»

2º) Los apartados a) y b) quedan redactados del siguiente modo:

«a) Se dispondrá a bordo de todos los buques con cubierta completa de un Libro de Estabilidad en el que se recogerá la información adecuada para que el patrón pueda determinar con facilidad y certidumbre la estabilidad del buque en diversas condiciones operacionales.

El libro de estabilidad se dispondrá a bordo en un lugar fácilmente accesible en todo momento y será objeto de inspección en los reconocimientos del buque para garantizar que continúa teniendo validez.

Se anotarán en el libro de estabilidad los datos del desplazamiento con las sucesivas obras de reforma y/o experiencias de estabilidad que no hayan dado lugar a realizar un nuevo libro de estabilidad.

b) La información sobre estabilidad, en forma de libro o cuaderno, constará de las siguientes partes:

1º) Información sobre el buque: plano de formas y plano o planos pertinentes o sus copias, donde se muestren todos los elementos que contribuyan al peso en rosca de la embarcación (grúas, motores, grupos, maquinillas de pesca, haladores, etc.), tanques por líquido con sus tablas de sondas, dimensiones de las portas de desagüe en las amuradas, barandillado y lastre sólido en su caso. En esos planos deberán asimismo estar indicados los elementos móviles sobre cubierta tales como tanques suplementarios.

2º) Un plano detallando las portas de desagüe y su área, las escotillas, las puertas estancas a la intemperie, las ventilaciones, las aberturas y los portillos; indicando su material de construcción, su altura o umbral y los medios de cierre. En el plano se indicará el francobordo asignado al buque.

3º) Experiencia de estabilidad.

4º) Estudio de estabilidad con situaciones de carga y criterios de estabilidad.

5º) Instrucciones al Patrón,

6º) Planos de marcas de calado con una escala adecuada (1:20 o 1:40). En el caso de que las marcas de calado no coincidan con las perpendiculares de proa y popa, se incluirán las ecuaciones utilizadas para el paso de marcas de un lugar a otro.

Asimismo deberá incluir:

7º) Planos o descripciones de las bodegas de pescado, con indicación de su capacidad de almacenamiento en m³. Todos los barcos que dispongan de depósitos de agua de mar fría o refrigerada deberán disponer de un calibrado de su volumen a intervalos de 10 cm. en vertical.»

3º) El apartado c.4º) queda redactado del siguiente modo:

«4º) Por último, de entre todas las situaciones se obtendrán los calados medios máximo y mínimo entre los que puede navegar la embarcación desde el punto de vista exclusivo de la estabilidad y siempre que los repartos de pesos sean los estudiados (lo cual habrá de indicarse expresamente en el Libro de Estabilidad).

Además, se incluirá una curva indicando las posiciones de máxima ordenada del centro de gravedad de la embarcación (curva de máximos KGs)»

4º) Las referencias 1 y 2 vinculadas a los apartados d.1º) y d.16º) quedan modificadas como sigue:

«¹Véase la Orientación revisada que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas en condiciones meteorológicas y estados de la mar adversos (circular MSC.1/Circ.1228)»

«²Véase la Orientación revisada que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas en condiciones meteorológicas y estados de la mar adversos (circular MSC.1/Circ.1228)»

5º) El apartado d) dispuesto a continuación del apartado d.18º), se renumera como apartado d.bis).

6º) Se añaden al final del apartado e) cinco nuevos puntos con la siguiente redacción:

«6º) Un ejemplo de cálculo de estabilidad paso por paso y realizado a mano para una condición de carga.

7º) Una Declaración de conformidad firmada por el armador, patrón y técnico autor de los cálculos de estabilidad. En ella figurará el peso de las artes y pertrechos con las que el barco puede faenar, la cantidad de pesca que el barco está autorizado a llevar

y su estiba. Cada vez que la embarcación cambie de patrón el nuevo patrón refrendará la declaración de conformidad.

8º) Una tabla en la que se puedan registrar los pesos que se van añadiendo o descontando en sucesivas obras de reforma y que no den lugar a la realización de experiencias de estabilidad.

9º) Los datos obtenidos de las sucesivas experiencias de estabilidad y comprobaciones del peso en rosca según sea requerido para el tipo de buque y que no hayan dado lugar a la realización de un nuevo libro.

10º) Un "aviso sobre estabilidad" que reflejará los peligros específicos en la estabilidad del buque en función de su tipo, método de pesca empleado, la máxima elevación de la carga sobre la cubierta con su peso, así como acerca de la sobrecarga del buque que pudiera sobrepasar los márgenes de francobordo.

La nota deberá indicar cómo la estabilidad del barco se ve afectada en función de las condiciones de carga y qué acciones se deben tomar para evitar situaciones peligrosas. Las notas también indicarán la vulnerabilidad del barco con sobrecarga en las cubiertas, indicándose la carga máxima en la misma. Una copia del mismo deberá estar adjuntarse al libro de estabilidad y otra copia disponerse en una parte visible del puente o cabina.»

i) Se suprime el punto 4º) del epígrafe 12 y se añaden al final dos párrafos con la siguiente redacción:

«Las embarcaciones de pesca de eslora mayor o igual de 12 m deberán disponer a bordo una copia del cuaderno de condiciones de asignación de francobordo junto con el certificado de conformidad.

Dicho cuaderno incluirá un plano e información relativa a la disposición y las dimensiones de superestructuras, troncos, casetas y guardacalores, la extensión de amuradas, barandillas y forrado de madera u otros materiales en la cubierta junto con los emplazamientos de escotillas, pasarelas y demás medios para proteger a los tripulantes, aberturas y detalles de sus cierres en las cubiertas de trabajo y en las cubiertas de superestructuras cerradas, aberturas y detalles de sus cierres en los costados del casco y en los mamparos límite de las superestructuras cerradas, los portillos, los imbornales, los ventiladores, los tubos de aireación, los tambuchos y todos los demás elementos que pudieran afectar a la estanqueidad del buque. En dicho cuaderno se incluirán detalles de los medios de cierre de las aberturas, su posición y dimensiones, umbrales, alturas, materiales, homologaciones si las hubiera, áreas y posición de portas de desagüe en cada banda, y cualquier otra información que se considere pertinente para acreditar el cumplimiento con los requerimientos en materia de integridad de estanqueidad.»

j) El epígrafe 13 queda modificado como sigue:

1º) El apartado a) queda redactado del siguiente modo:

«a) La línea de cubierta en las embarcaciones con cubierta completa, será una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de ancho. Estará marcada en el centro del buque (punto medio de la eslora L), a cada costado, y su borde superior pasará por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de trabajo corte a la superficie exterior del forro. No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente.»

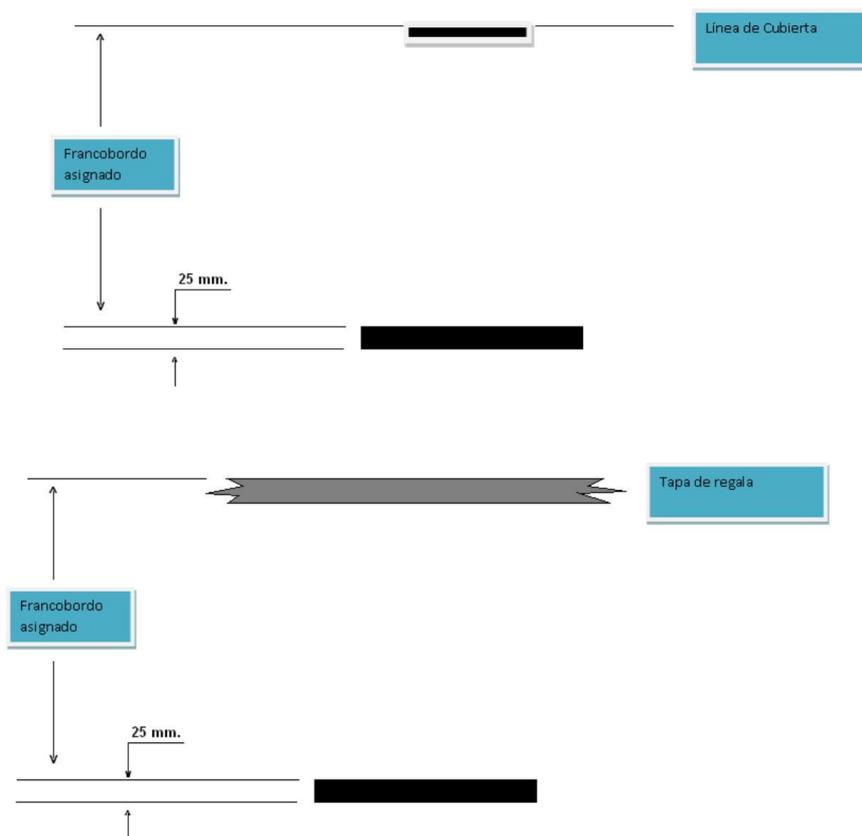
2º) El segundo párrafo del apartado b) queda redactado del siguiente modo:

«La distancia desde el borde superior de esta línea al borde superior de la línea de cubierta será igual al francobordo asignado, teniendo en cuenta que se corregirá este por la posición de la línea de cubierta, si procede.»

3º) El apartado c) queda redactado del siguiente modo:

«c) En las embarcaciones de eslora L menor de 12 m, la marca de francobordo a cada banda estará constituida por una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm

de anchura, situada en el centro de la embarcación como se presentan en las siguientes figuras: la primera para embarcaciones con cubierta y la segunda para embarcaciones sin cubierta o con cubierta parcial.



Esta marca de francobordo se grabará en ambos costados de las embarcaciones con cubierta completa, cubierta parcial o sin cubierta.

En las embarcaciones con cubierta la distancia desde el borde superior de la marca de francobordo al borde superior de la línea de cubierta será igual al francobordo asignado, teniendo en cuenta que se corregirá este por la posición de la línea de cubierta, si procede.

En las embarcaciones sin cubierta o con cubierta parcial la distancia desde el borde superior de la marca de francobordo al canto superior de la tapa de regala será igual al francobordo asignado.»

k) El epígrafe 15 queda redactado del siguiente modo:

«15. Francobordos asignados

a) El francobordo asignado a estas embarcaciones será tal que se cumplan las prescripciones relativas a distancias entre la flotación al calado máximo de servicio admisible y el canto alto de la cubierta, y la altura de la amura en proa, descritas a continuación. Asimismo, el francobordo asignado será tal que también satisfaga los requerimientos estructurales, de estabilidad y de protección de la tripulación que sean aplicables.

Se tendrá en cuenta que la altura de una superestructura o de otra estructura será medida entre el canto superior de los baos de la cubierta de la superestructura o estructura de que se trate y el canto superior de los baos de la cubierta de trabajo o su prolongación.

b) En embarcaciones de eslora L menor de 12 m. deberá tenerse en cuenta que las distancias prescritas en esta regla se medirán desde la tapa de regala o borde superior

del canto de la cubierta en el costado siempre y cuando no existan aberturas para desagües de cubierta o trancañil por debajo de la misma. En caso de que existan, se medirán desde la parte inferior de estas descargas o aberturas.

c) Para la aplicación y medición de distancias verticales estipuladas en los párrafos siguientes se tendrán en consideración lo siguiente:

1º) Se tendrá en cuenta el asiento correspondiente a la flotación al calado máximo de servicio admisible.

2º) Las distancias indicadas en los siguientes párrafos se medirán verticalmente, es decir, perpendiculares a la línea de base. A estos efectos, la línea de base será la línea horizontal que se corta con la línea de quilla en el centro del buque, y coincidirá con la indicada en el permiso de construcción. Del mismo modo, los mamparos estancos serán perpendiculares a la citada línea de base.

d) En los buques de cubierta completa corrida, la distancia vertical entre la flotación al calado máximo de servicio admisible y el canto superior de la cubierta de trabajo será tal que:

1º) Si su eslora L es 16 m. o más, no deberá ser inferior a lo largo de toda la cubierta a 400 milímetros, o bien;

2º) Si su eslora L es mayor o igual de 12 m. y menor de 16 m., no deberá ser inferior a lo largo de toda la cubierta a $25 \times L$ milímetros (entrando con L en metros).

e) A los efectos de los párrafos siguientes, una superestructura será una construcción provista de techo y dispuesta encima de la cubierta de trabajo, que se extienda de banda a banda del buque. Una superestructura cerrada será aquella que cumpla además con las condiciones establecidas a tal efecto en el epígrafe 4 de este anexo.

f) En los buques de cubierta completa de eslora L igual o superior a 12 m., con superestructuras cerradas de altura normal o superior a la normal, según el Convenio de Líneas de Carga de 1966, de longitudes iguales o inferiores a $0,35 \times L$, la distancia vertical entre la flotación al calado máximo de servicio admisible y el canto superior de la cubierta de trabajo será tal que:

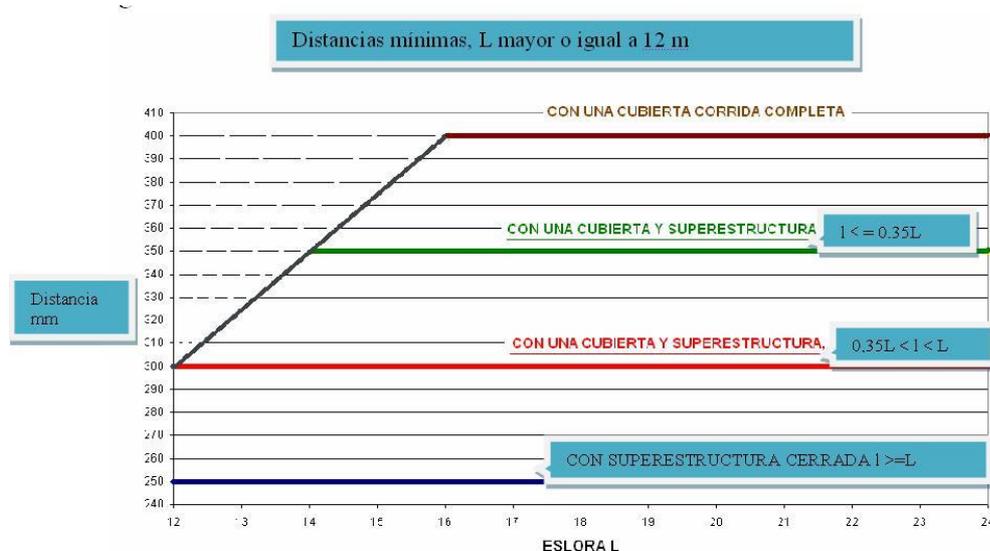
1º) Si su eslora L es mayor o igual a 14 m., no deberá ser inferior a lo largo de toda la cubierta a 350 milímetros, o bien,

2º) Si su eslora L es mayor o igual de 12 m. y menor de 14 m., no deberá ser inferior a lo largo de toda la cubierta a $25 \times L$ milímetros (entrando con L en metros).

g) En los buques de cubierta completa de eslora L igual o superior a 12 m., con superestructuras cerradas de altura normal o superior a la normal, según el Convenio de Líneas de Carga de 1966, de longitudes superiores a $0,35 L$ e inferiores a L , la distancia vertical entre la flotación al calado máximo de servicio admisible y el canto superior de la cubierta de trabajo no deberá ser inferior a lo largo de toda la cubierta a 300 milímetros.

h) En los buques o embarcaciones de eslora L igual o superior a 12 m., con superestructuras cerradas de altura normal o superior a la normal, según el Convenio de Líneas de Carga de 1966, de longitudes iguales o superiores a L , la distancia vertical entre la flotación al calado máximo de servicio admisible y el canto superior de la cubierta de trabajo, no deberá ser inferior a lo largo de toda la cubierta, a 250 milímetros.

La representación gráfica de lo expresado en los apartados anteriores, es la siguiente figura:



i) En embarcaciones de pesca sin cubierta o con cubierta parcial, de eslora L menor de 12 m.: la distancia vertical desde la flotación al calado máximo de servicio admisible hasta el borde superior de la tapa de regala será de 400 milímetros a lo largo de toda la cubierta. Las embarcaciones sin cubierta o con cubierta parcial solo serán autorizadas a practicar la pesca local.

j) En embarcaciones de pesca con cubierta completa, de eslora L menor de 12 m. e igual o mayor a 6 m.: la distancia vertical desde la flotación al calado máximo de servicio admisible hasta el borde superior del canto de cubierta de trabajo en el costado será de 250 milímetros a lo largo de toda la cubierta.

k) En embarcaciones de pesca con cubierta completa de eslora L menor de 6 m.: la distancia vertical desde la máxima flotación admisible hasta el canto superior de la cubierta de trabajo en el costado será de 180 milímetros a lo largo de toda la cubierta.

l) Excepcionalmente, y para aquellos pesqueros con métodos de operación en los que los francobordos asignados obtenidos se demuestren que no son apropiados, la Administración marítima podrá considerar caso por caso la posibilidad de rebajar los requerimientos, siempre que se conserve el mismo nivel de seguridad. El Capitán Marítimo podrá conceder la exención, y fijará en tales casos los valores mínimos admisibles.

m) Se someterá a aprobación un calado máximo de servicio admisible que, en la condición operacional correspondiente, satisfaga los requerimientos de francobordo, los criterios de estabilidad del presente anexo y las prescripciones de los anexos I y VI, según corresponda.

n) El calado máximo de servicio admisible, el francobordo asignado y la posición de la línea de cubierta, si existe, se indicarán en el certificado de conformidad de las embarcaciones.

o) Las embarcaciones existentes con calado máximo asignado antes de la entrada en vigor de este anexo podrán mantener su asignación pero, en ese caso, el citado calado máximo previamente asignado no podrá ser aumentado.»

l) El epígrafe 17 queda redactado del siguiente modo:

«17. Estabilidad de embarcaciones de pesca de L<12m

a) Embarcaciones de pesca con cubierta completa.

1º) Concluida su construcción, todo buque con cubierta será sometido a una prueba de estabilidad, y su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad se determinarán para la condición de buque vacío.

2º) Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque en rosca y a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración marítima considera esto necesario, y se revisará la información sobre estabilidad.

3º) Se utilizarán los criterios de estabilidad dispuestos en el epígrafe 2 de este anexo, siéndoles por tanto de aplicación los requerimientos para embarcaciones de eslora L mayor o igual de 12 m. Además, cumplirán con el epígrafe 11.

4º) Los arrastreros que operan con tangones, satisfarán las prescripciones adicionales siguientes:

- 1.- Lo prescrito en el epígrafe 2.b.1º), relativo a área bajo la curva GZ, y 2.b.2º), relativo al brazo adrizante GZ, se aumentará en un 20%.
- 2.- Lo prescrito en 2.b.3º) relativo a la altura metacéntrica inicial GM se aumentará a 500 mm.
- 3.- El brazo adrizante GZ de los arrastreros tangoneros será de 100mm, como mínimo, para ángulos de escora entre 40° y 65° y será positivo hasta una escora de 70° cuando se suponga que todos los medios de cierre se encuentran cerrados.

5º) En estas embarcaciones no será necesario estudiar en la condición de carga más desfavorable la aptitud de la embarcación para resistir el efecto de escora provocado por rachas de viento y balance intenso ni por presencia de agua en cubierta.

b) Criterios de estabilidad alternativos para los buques con cubierta completa.

1º) Para los buques con cubierta de eslora total menor de 7,5 m. a los que, por insuficiencia de datos sobre estabilidad, no sea posible aplicar lo dispuesto en el epígrafe 2, con autorización previa de la Administración marítima se utilizará como criterios de estabilidad la prueba de carga desplazada como se indica en el punto 2º.

2º) Prueba de carga desplazada.

- 1.- Se realizará una prueba de carga desplazada cuando el buque se encuentre cargado conforme a la condición operacional "Salida de Caladero". Se distribuirá un peso equivalente a $25 \times L_t \times B$ (Kg.) a lo largo de un costado del buque. Este peso se situará cuando menos a una distancia del plano de crujía igual a un tercio de su manga B. Este peso será adicional al del peso del barco con su carga completa donde:

L_t y B, expresados en metros, son la eslora total y la manga definidos en el artículo 2.

- 2.- Se considera que la estabilidad es satisfactoria cuando el ángulo de escora no excede de 15° y el francobordo hasta la cubierta no es inferior a 75 mm en ningún punto.

c) Criterios de estabilidad para los buques sin cubierta o con cubierta parcial.

1º) En el caso de buques sin cubierta o cubierta parcial se utilizará el criterio de estabilidad de prueba de periodo de balance cuando la condición de carga del buque se ajuste a la condición operacional "Salida de caladero". Se considera que la estabilidad es satisfactoria cuando el periodo de balance (T_r), expresado en segundos, es inferior a la manga (B) de la embarcación en metros.

En el apéndice II se indica un método para la determinación aproximada de la estabilidad.

2º) Además deberán cumplir lo relativo a flotabilidad incorporada a buques sin cubierta o con cubierta parcial, tal y como se indica a continuación:

Todas las embarcaciones sin cubierta o con cubierta parcial estarán provistas de compartimientos de flotabilidad, que se llenarán utilizando un material sólido flotante,

aceptado por la Administración marítima, y se distribuirán de modo que el buque se mantenga a flote y con asiento nulo para permitir el achique, y sin escorarse llegado el caso de una inundación. Esta flotabilidad se demostrará mediante un cálculo y/o mediante una prueba de carácter práctico:

1.- El cálculo se realizará utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{Flotabilidad (litros)} = \text{Casco (Kg.)} + \text{Equipo (Kg.)} + \text{Motor (Kg.)} + 250M$$

donde:

$$M = 0,1x L_t x B; y$$

L_t y B , expresados en metros, se ajustan a las definiciones del artículo 2

Cuando se trate de una embarcación de madera, en los cálculos se podrá tener en cuenta la mitad del volumen de la flotabilidad de la madera. En el caso de embarcaciones fabricadas en plástico reforzado con fibra de vidrio se podrán admitir correcciones del mismo modo si es que está garantizada la flotabilidad del material del mismo modo que en la madera.

2.- El cálculo se complementará mediante la siguiente prueba:

Se cargará la embarcación haciendo una simulación de los pesos del equipo y del motor más 250M (tal y como se indica *supra*), en Kg., y a continuación se inundará hasta el punto de inmersión. Seguidamente, en el trancañil por el costado y en el centro del buque se emplazará un peso de 15kg que el buque deberá soportar sin zozobrar.

En el apéndice III se muestra la prueba práctica de flotabilidad, que se podrá utilizar como alternativa.

d) En el caso de embarcaciones provistas de equipos de elevación o recuperación de aparejos de pesca que representen cargas sustanciales actuando por el costado de una embarcación, se comprobará por cálculo directo o prueba que en ninguna circunstancia se sumerge el canto de la cubierta o el canto alto de la tapa de regala para embarcaciones sin cubierta, pero nunca escorará más de 10°.

e) En el caso de embarcaciones de formas no convencionales o de características especiales por su diseño o su modo de explotación, la Administración marítima podrá exigir cálculos de estabilidad equivalentes a los requeridos en este apartado.

f) Los buques que sean objeto de reforma y requieran de una revisión de su estabilidad podrán acogerse a la que estuviera en vigor en el momento de su construcción, salvo que las obras sean de tal magnitud que se les deba dar el tratamiento de buque nuevo. En el caso de que en una embarcación existente cuya estabilidad no se hubiese llevado a cabo de acuerdo a lo indicado en los apartados a) a d) anteriores optara por la aplicación de los mismos, cumplirá las prescripciones de este anexo incluyendo la reasignación de francobordo.»

m) El apéndice del anexo II pasa a denominarse apéndice I y su apartado a) final se renumera como apartado d).

n) Se añaden otros dos apéndices con la siguiente redacción:

«Apéndice II. Determinación aproximada de la estabilidad de los buques (pequeños) mediante pruebas del periodo de balance

a) A fin de complementar la información sobre estabilidad aprobada, la estabilidad inicial podrá determinarse aproximadamente por medio de la prueba del periodo de balance.

b) Los buques con una estabilidad inicial alta son "duros" y tienen un periodo de balance breve. Por otro lado, los buques con una estabilidad inicial baja son "blandos" y tienen un periodo de balance prolongado.

c) Las siguientes orientaciones describen una prueba del periodo de balance que la tripulación de un buque pequeño puede realizar cuando se desee.

d) Procedimiento de prueba:

1º) La prueba se llevará a cabo en aguas tranquilas con las amarras flojas y el buque apartado del muelle para evitar rozamientos durante la prueba. Se prestará atención para asegurarse de que la profundidad del agua bajo la quilla y a los costados del buque sea suficiente.

2º) Se balanceará el buque. A tal efecto, por ejemplo, los tripulantes cruzarán rápidamente de un costado a otro. Tan pronto comience este balance forzado, los tripulantes se detendrán y se situarán en el centro del buque para que el balance sea libre y natural.

3º) El cronometraje y el cómputo de las oscilaciones sólo comenzará cuando se considere que el balance del buque es libre y natural y únicamente en la medida de lo necesario para cronometrar y computar con precisión las oscilaciones (aproximadamente 2° a 6° a cada costado).

4º) Con el buque en su momento final de balance respecto de uno de los costados (por ejemplo, a babor) y listo para moverse nuevamente hacia la posición de equilibrio, se cumplirá una oscilación completa cuando se haya movido por entero hasta su momento final de balance en el otro costado (es decir, estribor) y, de vuelta ahora en su punto de partida inicial, esté listo para comenzar una nueva oscilación.

5º) Mediante un cronómetro, se medirá el tiempo de, al menos, cuatro oscilaciones completas. Las oscilaciones comenzarán a contarse cuando el buque se encuentre en el momento final de un balance.

6º) Después de que se haya dejado que cese el balance, la operación se repetirá, al menos, dos veces más. A partir del tiempo total de todas las oscilaciones efectuadas, podrá calcularse el tiempo de una oscilación completa, por ejemplo, de T segundos.

Cálculo para determinar si la estabilidad inicial es suficiente

7º) Si el valor calculado de T, expresado en segundos, es menor que la manga del buque en metros se considerará aceptable.

8º) El periodo de balance T generalmente aumenta, y el buque se vuelve más "blando", a medida que decrece el peso del combustible, pertrechos, hielo, artes de pesca, etc. En consecuencia, la estabilidad inicial también disminuirá. Si la prueba del periodo de balance se realiza en las circunstancias que se recomiendan, para que el cálculo de la estabilidad inicial se considere satisfactorio el valor calculado de T, en segundos, no será mayor de la manga (B) del buque, en metros.

Limitaciones del uso de este método

Este método no será aplicable a buques con un casco que amortigua el balance, por ejemplo, buques con quillas de balance o buques de proyecto no convencional, tales como los buques pesqueros de gran velocidad.

Apéndice III. Prueba práctica de flotabilidad.

a) Generalidades

Deberán utilizarse los métodos descritos en b), c) y d), bien en pruebas reales o en cálculos equivalentes.

b) Condiciones para la prueba

Durante las pruebas, la embarcación estará en rosca en aguas tranquilas y se equipará como sigue:

1º) Un peso igual al 25% de la carga en seco de las provisiones y el equipo incluidos en la carga máxima total se colocará en crujía en la cubierta interior ($L/2$).

2º) Los elementos frágiles, tales como los motores, pueden sustituirse por un peso adecuado en el emplazamiento correcto.

3º) En el caso de los motores fueraborda, se utilizará la máxima potencia recomendada por el fabricante. En las columnas 2 y 4 de los cuadros 1 y 2 se indican los

pesos equivalentes que corresponde utilizar según la potencia del motor en el caso de los motores de gasolina. Se puede utilizar más peso si figura en el manual del propietario. Se utilizará un peso equivalente al 86% del peso en seco del motor para los motores fueraborda que funcionen con diésel, propulsión por chorro o electricidad, si se instalan como motor principal. Las embarcaciones equipadas para ser utilizadas con o sin un motor fueraborda se someterán a prueba en ambas condiciones.

4º) En el caso de los motores intraborda, el peso que se utilice para sustituirlos será plomo, acero o hierro, y equivaldrá al 75% del peso de la instalación del motor y el impulsor de popa.

5º) Los pesos que se utilicen para sustituir a los motores tendrán si es posible el mismo centro de gravedad.

6º) Se quitarán los tanques portátiles de combustible. Los tanques fijos se quitarán o se llenarán de combustible o agua.

7º) Todos los grifos y dispositivos similares de drenaje que estén normalmente abiertos cuando la embarcación está navegando se dejarán en posición abierta. Se colocarán los tapones de las tuberías de achique que se utilicen habitualmente para vaciar los residuos de agua en tierra.

8º) Se prestará especial atención en toda la prueba a la eliminación de aire atrapado que no esté en tanques o recipientes de aire.

9º) Los compartimientos vacíos que estén integrados en la estructura del bote y no sean estancos (se hayan construido como tales y se haya comprobado que resisten la presión) se abrirán para inundarlos de agua.

10º) Se abrirá durante la prueba el número de tanques de aire que se indica en el cuadro 3 en las embarcaciones que deban tener instalados motores de más de 3kW y que tengan tanques de aire integrados con juntas laminadas, pegadas, soldadas o atornilladas que no superen la prueba de presión de aire frontal de 2m.

Cuadro 1 – Peso de las instalaciones de un solo motor

Potencia del motor (kW)	Motor + controles (Kg.)		Batería (Kg.)	
	1	2	3	4
	En seco	Sumergido	En seco	Sumergido
0-1,9	13,0	11,2	-	-
2,0-3,6	23,0	19,8	-	-
3,7-5,8	32,0	27,5	-	-
5,9-6,9	42,0	36,1	-	-
7,0-13,9	54,0	46,4	20,4	11,3
14,0-17,9	63,0	54,2	20,4	11,3
18,0-28,9	82,0	70,5	20,4	11,3
29,0-43,9	121,0	104,1	20,4	11,3
44,0-54,9	157,0	135,0	20,4	11,3
55,0-83,9	187,0	160,8	20,4	11,3
84,0-186,0	235,0	202,1	20,4	11,3
>186	257,0	221,0	20,4	11,3

Cuadro 2 -Peso de las instalaciones de dos motores (Kg.)

Potencia del motor (kW)	Motor + controles (Kg.)		Batería (Kg.)	
	1	2	3	4
	En seco	Sumergido	En seco	Sumergido
28,0-35,9	126,0	108,4	40,8	22,7
36,0-57,9	164,0	141,0	40,8	22,7
58,0-87,9	242,0	208,1	40,8	22,7

88,0-109,9	314,0	270,0	40,8	22,7
110,0-167,9	374,0	321,6	40,8	22,7
168,0-372,0	470,0	404,2	40,8	22,7
>372	514,0	442,0	40,8	22,7

Cuadro 3 – Número de cámaras de aire que habrá que abrir durante la prueba

Número total de tanques de aire	Número que hay que abrir
≤4	La más grande
> 4 pero ≤ 8	Las dos más grandes
>8	Las tres más grandes

c) Prueba de estabilidad con inundación

1º) Se colgará por el costado del buque en cuatro emplazamientos sucesivamente un peso metálico de prueba con una carga seca de (6dCL) Kg. (CL = Límite de tripulantes = máximo número de tripulantes permitidos a bordo simultáneamente, véase el cuadro 6) y en ningún caso inferior a (15d) kg.

Estos emplazamientos estarán situados a $L/3$ desde los extremos del bote (según se indica en la figura 1) o a los extremos de la bañera, si están más próximos del centro de la embarcación. No se colocará ningún otro peso de prueba en la embarcación durante esta prueba, aparte de los que se prescriben en el cuadro 2.

2º) d es un coeficiente que representa la flotabilidad del peso de prueba, según se indica en el cuadro 4. Cuando los pesos de prueba no sean todos del mismo material, se calcularán con arreglo a la siguiente fórmula:

$$\frac{m_L}{1,099} + \frac{m_{CL}}{1,163} + \frac{m_A}{1,612} = 6CL$$

Siendo:

- m_L el peso de los pesos de plomo, expresado en kilogramos;
- m_{CL} el peso de los pesos de hierro fundido, expresado en kilogramos;
- m_A , el peso de los pesos de aluminio, expresado en kilogramos.

3º) En lugar de colgar un peso de prueba por el costado, puede calcularse el momento de escora equivalente (con la embarcación adrizada) colocando pesos o personas en ella a nivel del mar. Sólo se utilizarán personas si no quedan sumergidas al escorarse la embarcación.

4º) Tras colocar sucesivamente los pesos de prueba en cada emplazamiento, se inundará el bote aplicando fuerza hacia abajo desde el trancanil aproximadamente en el centro hasta que el punto más profundo del trancanil o la brazola se encuentre entre 0,1 m y 0,3 m por debajo de la superficie del agua. Se mantendrá la embarcación en esta posición hasta que el nivel del agua se haya igualado en el exterior y el interior, o durante 5 min., si este periodo es más corto, y a continuación se soltará la embarcación.

Nota: Con frecuencia es preferible llenar parcialmente la embarcación de agua antes de inundarla según se indica en el párrafo anterior.

5º) En cada posición de los pesos de prueba, una vez transcurridos otros cinco minutos la embarcación no quedará escorada a más de 45°.

Cuadro 4 - Coeficiente del material

Material	Plomo	Latón 65/35	Acero	Hierro fundido	Aluminio
----------	-------	-------------	-------	----------------	----------

Valor de d	1,099	1,138	1,151	1,163	1,612
------------	-------	-------	-------	-------	-------

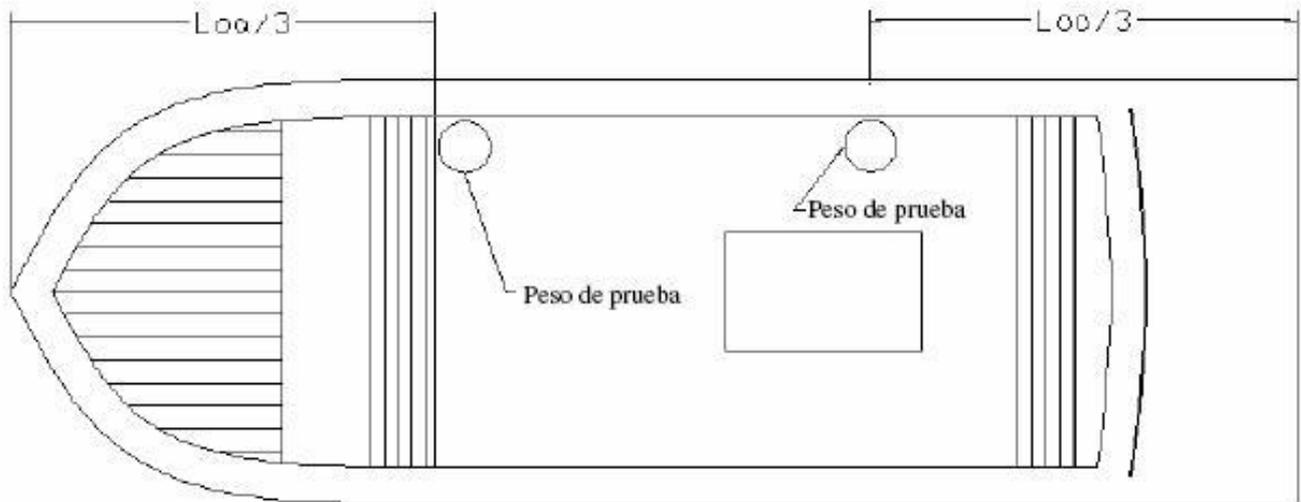


Figura 1 – Colocación del peso de prueba

d) Prueba de flotabilidad con inundación

1º) Se colocarán pesos metálicos de prueba en el forro interior de la embarcación, distribuidos a intervalos regulares en el centro de la zona que esté disponible para la tripulación, según el límite de tripulantes (CL) indicado en el cuadro 5. Esta zona tendrá un espacio libre de 0,6m como máximo por encima de la línea de flotación con inundación. También cabe la posibilidad de utilizar personas en lugar de pesos de prueba, siempre que no queden sumergidas por encima de la rodilla, y su peso total en seco no sea inferior al peso total que se prescribe para los pesos de prueba, siendo $d=1,1$.

Cuadro 5 – Peso en seco del peso de prueba (Kg.)

Propiedad	Pesca Local
Peso en seco (kg.) no será inferior a	$d(60 + 15CL)$

siendo

CL = Límite de tripulantes, según se indica en el cuadro 6.

2º) Se inundará la embarcación aplicando fuerza hacia abajo desde el trancanil aproximadamente en el centro hasta que el punto más profundo del trancanil o la brazola se encuentre entre 0,1m. y 0,3m. por debajo de la superficie del agua. Se mantendrá la embarcación en esta posición hasta que el nivel del agua se haya igualado en el exterior y el interior, o durante 5 min., si este periodo es más corto, y a continuación se soltará la embarcación.

Nota: Con frecuencia es preferible llenar parcialmente la embarcación de agua antes de inundarla según se indica en el párrafo anterior.

3º) Transcurridos otros 5 min., la embarcación flotará aproximadamente nivelada y todo el extremo superior del trancanil o las brazolas (incluidas las situadas en la proa y la popa) sobresaldrán del agua.

Nota: Los valores de las fórmulas recogidas en c.1º) y d.1º) figuran en el cuadro 6.»

Cuadro 6 – Peso de los pesos de prueba (Kg.)

Límite de Tripulantes (CL)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6dCL, min. 15d=	15d	15d	18d	24d	30d	36d	42d	48d	54d	60d
d(60+15CL)=	75d	90d	105d	120d	135d	150d	165d	180d	195d	210d

Veintiuno. El anexo III, Instalaciones de máquinas, queda modificado como sigue:

a) El epígrafe 4 se modifica como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(El apartado c) de este epígrafe será también de aplicación a las embarcaciones existentes)»

2º) Se añade un nuevo párrafo con la siguiente redacción:

«e) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas cumplirán los requerimientos de un estándar internacional¹ y se realizará un cálculo justificativo en base a la elevación de temperatura de la cámara de máquinas y suficiente para las necesidades de aspiración de los motores. Si la aspiración de los motores fuera directa este cálculo solamente se realizaría para la elevación de temperatura de cámara de máquinas.»

¹ Véase UNE-EN-ISO 8861:1999 o su versión modificada

b) El apartado A del epígrafe 13 queda redactado del siguiente modo:

«A. Combustible

No se utilizará como combustible ninguno que tenga un punto de inflamación inferior a 60° C (prueba en vaso cerrado), excepto en el caso indicado en el epígrafe 21.B.b), verificando este extremo por un aparato de medida del punto de inflamación de tipo aprobado según las especificaciones del fabricante para cada aplicación.»

c) El epígrafe 14 queda modificado como sigue:

1º) El primer párrafo del apartado b) queda redactado del siguiente modo:

«b) Se instalarán no menos de dos bombas para el achique de sentinas, una de ellas podrá ser accionada por el motor principal y la otra, en los pesqueros de altura y gran altura será de accionamiento motorizado independiente. En los pesqueros de pesca local y litoral de eslora L menor de 18 m. esta última bomba podrá ser de accionamiento manual. Las capacidades totales serán las siguientes:»

2º) Se añade un apartado c.bis) con la siguiente redacción:

«c) En los pesqueros de altura y gran altura, las bombas de achique de sentinas se ubicarán en una posición lo más alta posible, para garantizar su funcionamiento durante mayor tiempo en caso de producirse una vía de agua.»

3º) Se añade una frase al final del apartado d), con la siguiente redacción:

«d) Una bomba de servicios generales o de lastrado, de capacidad suficiente, podrá ser usada como una de las bombas de sentinas independiente. Sus válvulas de interconexión se encontrarán debidamente señalizadas para prevenir la descarga inadvertida de aguas de sentinas al mar.»

d) El epígrafe 16 queda modificado como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(Este epígrafe será aplicable a embarcaciones nuevas y obras de reforma de las existentes que afecten a estos sistemas, salvo el apartado f) que será obligatorio a embarcaciones nuevas y existentes)»

2º) Se suprime el apartado e), que queda sin contenido.

3º) El apartado h) queda redactado del siguiente modo:

«h) Cada pocete dispondrá de su bomba que será de tipo sumergible comandadas por niveles regulables o que puedan funcionar en vacío sin desgaste de la bomba en espera de achicar al producirse una situación de emergencia.»

4º) Se añade un apartado l) con la siguiente redacción:

«l) Se deberá disponer la salida al exterior de las tolvas de desperdicios, en los buques nuevos y en obras de gran transformación, de los parques de pesca, siempre que sea posible, por encima de la cubierta superior en pesqueros de arrastre. Si no es posible lo anterior se dispondrán las siguientes medidas de seguridad:

1º) Las tolvas de desperdicios tendrán dos cierres estancos a la intemperie, uno exterior de accionamiento mecánico.

2º) El ángulo de inundación de la abertura interior de la tolva de desperdicios deberá ser en cualquier condición de carga superior a 20º.

3º) La abertura exterior en el casco de la tolva de desperdicios deberá quedar por encima de la flotación en cualquier condición de carga.

4º) Medios de vigilancia del parque de pesca (alarmas de sentinas, cámaras de vigilancia)

5º) Mayor caudal de los circuitos y bombas de achique.

6º) Bombas de achique eléctricas con protección al agua, o de accionamiento hidráulico, o en las que la unidad de fuerza se encuentre en un compartimento separado del parque de pesca.

7º) Distribución de espacios que no favorezca una inundación asimétrica.

8º) Posibilidad de cerrar inmediatamente y de forma estanca todas las aberturas del parque de pesca, incluyendo escotillones a bodegas, por ejemplo, prescribiendo que las tapas de los escotillones de bodegas deben ser de bisagras.»

e) El epígrafe 20 queda modificado como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), la siguiente redacción:

«(Los apartados a) al d) de este epígrafe serán de aplicación a buques nuevos y existentes).»

2º) El primer párrafo del epígrafe queda redactado del siguiente modo:

«La instalación hidráulica, distinta del servomotor, y sus circuitos deberán cumplir con las siguientes prescripciones:»

3º) Se añaden dos nuevos apartados, con la siguiente redacción:

«e) Las instalaciones hidráulicas y sus circuitos deben disponer de indicadores fijos u otros medios para poder controlar en todo momento los valores de presión y/o caudal y de conexiones estándar para la utilización de un equipo portátil de medición, con el fin de poder regular y tarar las válvulas limitadoras de seguridad de los circuitos hidráulicos.

f) La potencia máxima del equipo hidráulico a instalar estará limitada por la potencia propia del motor principal o auxiliares, con el fin de evitar que la embarcación quede sin gobierno y maniobra suficiente, y que, en operaciones de pesca, se produzcan escoras no permitidas por el estudio de estabilidad.»

f) El epígrafe 22 queda modificado como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(El apartado e) de este epígrafe será también aplicable a embarcaciones existentes con cubierta).»

2º) El apartado e) queda redactado del siguiente modo:

«e) Deberá disponerse una alarma de inundación de sentinas acústica y visual en todas las embarcaciones con cubierta. Alternativamente podrá disponer una bomba de accionamiento eléctrico por batería, de tipo sumergible para achique, independientemente de la bomba de baldeo, accionada con flotador de arranque y parada y sensores de arranque y parada. En este caso se trasegará a un tanque de aguas sucias u oleosas según proceda, de capacidad suficiente para las travesías que realice la embarcación.»

Veintidós. El epígrafe 6 del anexo IV, Instalaciones eléctricas, queda modificado como sigue:

«6. Cuadros eléctricos

a) Los cuadros se colocarán en lugares accesibles y bien ventilados, libres de desprendimientos gaseosos o ácidos. Se dispondrán de forma que estén al abrigo de los choques y de todo incidente causado por agua, aceite, combustible líquido, vapor, etc.

b) Los cuadros eléctricos en cámara de máquinas estarán ubicados de forma que se minimice el riesgo de pérdida del suministro eléctrico en caso de inundación de la cámara de máquinas.

c) Los cuadros de distribución principales en el caso de que sean de corriente alterna de voltaje igual o superior a 220 V se ubicarán de la manera siguiente:

1º) Para embarcaciones, cuya fuente de energía eléctrica principal esté compuesta por uno o más generadores independientes de corriente alterna, y el suministro eléctrico de dicha fuente sea esencial para la propulsión, seguridad y habitabilidad, estarán en el mismo espacio que la planta generatriz de forma que, si se produce un incendio en otro espacio, no se pueda ver interrumpido el suministro normal de energía eléctrica y se pueda controlar la misma. Se entenderá por control de la planta generatriz principal desde otro emplazamiento distinto al cuadro de distribución principal, la capacidad para conectar y desconectar los generadores al cuadro de distribución principal (incluido el arranque y parada por telemando de sus motores de accionamiento), la vigilancia y monitorización de sus parámetros fundamentales (frecuencia, voltaje, amperaje y aislamiento), y dispositivos de protección. Si se considera especialmente por la Administración marítima se podría disponer de un segundo emplazamiento desde el cual se pueda efectuar el control de la planta generatriz principal, como la caseta de gobierno.

2º) Para embarcaciones cuya instalación eléctrica disponga de un generador independiente de corriente alterna (de voltaje igual o superior a 220v) pero que su suministro eléctrico no sea esencial para la propulsión, seguridad y habitabilidad, el cuadro de distribución principal debería de estar ubicado en la caseta de gobierno, si éste es cámara de control, e independiente de otros cuadros de servicios de corriente continua, así como el control del motor de accionamiento si se trata de un diésel-generador, de manera que el patrón pueda controlar en todo momento desde la caseta de gobierno el funcionamiento del grupo generador. El citado cuadro deberá contar con medios para el control de la frecuencia, amperaje, voltaje y alarma por sobrecarga. El motor de accionamiento también debe de disponer de los medios para ser telemandado desde la caseta de gobierno en el caso de que las faenas de pesca exijan una gran carga eléctrica tales como pantallas de alumbrado.

Delante de los cuadros de distribución deberá dejarse un pasillo libre. Se dispondrán puertas de acceso que permitan su mantenimiento.

d) Se emplearán cuadros de distribución en que las partes descubiertas con corriente no estén situadas en el frente. Si hubiera en el cuadro partes con corriente adyacentes a un pasillo, se instalará un pasamanos aislado eléctricamente, y se colocarán en el frente y en la parte inferior enjaretados o alfombrillas no conductoras.

e) Contarán con aparatos de medida tales como voltímetros, amperímetros y frecuencímetros, así como con medios para la transferencia de carga para el caso de existencia de dos generadores.

f) Los cuadros de distribución y de seccionamiento deberán estar adecuadamente cerrados.

g) Todas las cajas deberán construirse o estar revestidas de material no higroscópico y no inflamable, y ser de construcción robusta.

h) Todos los aparatos de medida y todos los circuitos de control deberán llevar letreros indelebles que los identifiquen de un modo claro. Todo fusible o interruptor automático llevará sujeto a él, o junto a él, un rótulo indeleble con las características de la corriente a plena carga del generador o cables a los que protege el fusible o interruptor automático de acuerdo con las especificaciones del fabricante. Los fusibles de hilo recambiable serán también marcados con rótulos que indiquen las características del elemento fusible.»

Veintitrés. El anexo V, Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios, queda modificado como sigue:

a) Se añade un párrafo inicial previo al apartado a) del epígrafe 6, consiguiente redacción:

«(Lo dispuesto en el apartado a) de este epígrafe será de aplicación a buques nuevos y existentes).»

b) El epígrafe 8 queda modificado como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(Será de aplicación a buques nuevos de eslora igual o mayor a 15 m. y a los ya existentes de eslora igual o mayor a 18 m., salvo los apartados de la a) a la e) que serán de aplicación a buques nuevos y existentes de eslora igual o mayor a 12 m.)»

2º) El primer párrafo del apartado a) queda redactado del siguiente modo:

«a) Deberán estar equipados con dispositivos adecuados de lucha contra incendios, con detectores de incendios y sistemas de alarma.»

3º) El apartado a.3º) queda redactado del siguiente modo:

«3º) Los dispositivos manuales de lucha contra incendios deberán ser de fácil acceso y manipulación y deberán señalizarse conforme a la legislación vigente relativa a materias de seguridad y salud en el trabajo¹. Dicha señalización deberá fijarse en los lugares adecuados y ser duradera.»

¹ Véase el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril por el que se establecen las disposiciones mínimas en materia de seguridad y salud en el trabajo.»

4º) El apartado d) queda redactado del siguiente modo:

«d) Se instalará por lo menos un detector en cada uno de los espacios que se considere necesario proteger y no menos de uno por cada 37 m² aproximadamente de superficie de cubierta. En el compartimento de motores se dispondrán al menos dos detectores. En los espacios grandes los detectores estarán distribuidos según una configuración regular, de manera que ninguno de ellos diste más de 9 m de otro ni más de 4,5 m de un mamparo.»

5º) El primer párrafo del apartado f) queda redactado del siguiente modo:

«f) Deberán estar equipados por un sistema fijo de extinción de incendios en cámara de máquinas y adecuado a la integridad estructural contra incendios del buque. Si éste sistema fijo es por agua se dispondrá del arranque de la bomba y el dispositivo de impulsión fuera de la cámara de máquinas y además cumplirá las siguientes prescripciones:»

6º) Se añade un apartado f.7º) con la siguiente redacción:

«7º) se dispondrá de medios adecuados para poder achicar el espacio.»

7º) La primera frase del apartado g) queda redactada del siguiente modo:

«g) Alternativamente a lo indicado en el párrafo f), si el sistema fijo de extinción de incendios en cámara de máquinas es por CO₂:»

8º) El apartado g.5º) queda redactado del siguiente modo:

«5º) Los dos mandos estarán situados dentro de una caja de descarga exterior al espacio de máquinas, ubicada de forma que sea siempre accesible en caso de la propagación del incendio en el espacio a proteger. Si la caja que contiene los mandos debe estar cerrada con llave, ésta se dejará en un receptáculo con tapa de vidrio rompible, colocado de manera visible junto a la caja. Al abrir la caja o antes de utilizar los mandos indicados en el apartado anterior deberá sonar una alarma acústica y visual en el espacio protegido que indicará el abandono del mismo y estará conectada a la fuente eléctrica de emergencia.»

9º) Se añaden dos puntos nuevos en el apartado g) con la siguiente redacción:

«7º) Si existieran puertas en los mamparos de cámara de máquinas, se prohibirán espacios contiguos de habitación y puestos de control y se fijará de modo permanente por ambos lados de las mismas la necesidad de su cierre previamente al disparo del sistema de gas.

8º) Las aberturas y los medios de ventilación del espacio protegido podrán cerrarse desde fuera del mismo.»

Veinticuatro. El anexo VI, Dispositivos de salvamento y protección de la tripulación, queda modificado como sigue:

a) El epígrafe 7 queda redactado del siguiente modo:

«7. Chalecos salvavidas

a) Las embarcaciones de litoral, altura y gran altura, dispondrán de chalecos salvavidas de abandono para al menos todas las personas autorizadas para estar a bordo. Deberán disponer además, de chalecos salvavidas de trabajo, que podrán ser de flotabilidad inherente o de inflado automático, para todas las personas cuya actividad se realice sobre cubierta.

b) Las embarcaciones de pesca local dispondrán de chalecos salvavidas de trabajo, que podrán ser de flotabilidad inherente o de inflado automático, para cada persona autorizada para estar a bordo. Para aquellas personas cuya actividad no se realice sobre cubierta se podrán sustituir los chalecos salvavidas de trabajo por chalecos salvavidas de abandono.

c) Se dispondrán chalecos salvavidas de abandono de respeto a razón de uno por cada 6 personas, con un mínimo de uno en pesca litoral, altura y gran altura.

d) Los chalecos salvavidas de abandono deberán llevar luz.

e) Los chalecos salvavidas deberán estar:

1º) Certificados de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, o

2º) En las embarcaciones de pesca local, certificados conforme al Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a los equipos de protección individual y por el que se deroga la Directiva 89/686/CEE del Consejo, o homologados o aprobados por la Administración marítima.

f) Los chalecos salvavidas de trabajo tendrán una flotabilidad mínima de 150N y, como alternativa a la certificación prescrita en el apartado e), podrán estar homologados o aprobados por la Administración marítima.

g) Los chalecos salvavidas de trabajo serán de uso obligatorio mientras se permanezca en cubierta, independientemente del estado de la mar y el viento.»

b) El epígrafe 9 queda redactado del siguiente modo:

«9. Trajes de inmersión

a) Los buques de pesca litoral dispondrán de trajes de inmersión al menos para toda la tripulación, salvo que de acuerdo con el tipo y área de operación del buque la Administración marítima no los juzgue necesarios.

b) Todos los buques de pesca de altura y gran altura dispondrán de un traje de inmersión de la talla adecuada para cada una de las personas que haya a bordo excepto en aquellos casos en los que la embarcación esté destinada continuamente a efectuar viajes entre los paralelos 20° N y 20° S.

c) Cada tripulante, al que se le haya asignado un traje de inmersión, llevará un traje idóneo que previamente se habrá probado. En aquellos casos en que los trajes se guarden en un único emplazamiento, se recomienda que cada uno de ellos esté positivamente identificado mediante una marca o etiqueta clara con el nombre del tripulante (por ejemplo, una simple cinta adhesiva pegada al envase del traje con el nombre del tripulante escrito con un rotulador indeleble podría ser suficiente).»

c) El epígrafe 16 queda modificado como sigue:

1º) Se añade un párrafo inicial, previo al apartado a), con la siguiente redacción:

«(Todas las embarcaciones cumplirán lo dispuesto en el párrafo a), e) y f). Las de pesca litoral y local en los que sea obligatorio el diario de navegación y todas las embarcaciones de pesca de altura y gran altura cumplirán con todo lo dispuesto en el epígrafe).»

2º) El apartado b) queda redactado del siguiente modo:

«b) Mantenimiento:

1º) Se dispondrá de instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento, incluyendo los chalecos salvavidas de trabajo incluidos en el epígrafe 7 y se realizarán las operaciones de mantenimiento de acuerdo a ellas.

2º) En lugar de las instrucciones prescritas en el apartado 1º), la Administración marítima podrá aceptar un programa de mantenimiento planificado.»

3º) Los apartados e) y f) quedan redactados del siguiente modo:

«e) El mantenimiento, mediante servicios periódicos, y de acuerdo a las instrucciones del fabricante de las balsas salvavidas inflables y de los chalecos salvavidas inflables en una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado¹.

f) El mantenimiento, mediante servicios periódicos, y de acuerdo a las instrucciones del fabricante de los dispositivos de zafa hidrostática. Las unidades desechables de zafa hidrostática se sustituirán al finalizar su fecha de caducidad y si no fueran desechables serán revisadas por una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado¹.

¹ Véase la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables, aprobada por la OMI mediante la Resolución A.761(18).»

Veinticinco. El anexo VIII, Prevención de la contaminación, queda modificado como sigue:

a) El índice del anexo VIII queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO VIII

Prevención de la contaminación

Índice

PARTE A. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

1. Control de las descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas
2. Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en el Mediterráneo u otras zonas especiales
3. Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre y transporte de hidrocarburos en los piques de proa
4. Tanques para residuos de hidrocarburos con mezclas oleosas
5. Anotaciones en el Diario de Navegación

PARTE B. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

6. Descarga de basuras fuera de las zonas especiales
7. Eliminación de basuras en las zonas especiales
8. Excepciones
9. Planes de gestión de basuras

PARTE C. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

10. Descargas de aguas sucias y contaminantes
11. Sistemas de retención de instalaciones sanitarias
12. Descarga de aguas sucias

PARTE D. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA CAUSADA POR LAS EMISIONES DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NO_x) DE LOS ESCAPES DE LOS MOTORES DIÉSEL»

b) El apartado c) del epígrafe 9 queda redactado del siguiente modo:

«c) También se designará en él a la persona encargada de su cumplimiento. Dicho plan se ajustará a las directrices establecidas al respecto por la Organización Marítima Internacional.»

c) El título y el epígrafe 10 de la parte C del anexo quedan redactados del siguiente modo:

«Parte C. Prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques»

«10. Descargas de aguas sucias y contaminantes

Las embarcaciones estarán construidas y/o dotadas de modo que se evite que se produzcan descargas accidentales de aguas sucias y contaminantes.»

d) La parte D del anexo queda redactada del siguiente modo:

«Parte D. Prevención de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los escapes de los motores diésel

Las embarcaciones pesqueras cumplirán con las reglas del anexo VI del Convenio MARPOL, en todo aquello que les sea de aplicación.»

Veintiséis. Se añade un anexo X con la redacción que figura en el anexo de este real decreto.

Artículo segundo. *Modificación del Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.*

El Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, queda modificado como sigue:

Uno. El párrafo primero del apartado 2.a) del artículo 22 queda redactado del siguiente modo:

«a) Las radiobalizas personales aplicables a los buques pesqueros que se citan en los artículos 47.4 y 67.2 y 3 deben ir incorporadas al chaleco salvavidas, o ropa, de trabajo y se activarán automáticamente en caso de caída de un hombre al agua. También podrán activarse de forma manual.»

Dos. El párrafo tercero del apartado 2 del artículo 44 queda redactado del siguiente modo:

«Los radares y ecosondas que se instalen en los buques de eslora inferior a 35 metros podrán ser eximidos del cumplimiento de lo indicado en el apartado 1. Estos equipos, así como las radiobalizas personales y el receptor o radiogoniómetro apropiados para la recepción de sus señales a los que se hace referencia en el artículo 22.2, deberán disponer del número de registro de acuerdo con los requisitos indicados en el artículo 16.2.»

Tres. El apartado 4 del artículo 47 queda redactado del siguiente modo:

«4. Los tripulantes de estos buques cuya función principal a bordo se lleve a cabo sobre la cubierta irán provistos, independientemente de la zona marítima por donde realicen sus navegaciones, de la radiobaliza personal a la que hace referencia el artículo 22.2 de este reglamento.»

Cuatro. El apartado 2 del artículo 67 queda redactado del siguiente modo:

«2. Los buques de pesca de altura y gran altura deben ir provistos de una radiobaliza personal con las características indicadas en el artículo 22.2, por cada tripulante cuya principal función a bordo se lleve a cabo sobre cubierta.»

Artículo tercero. *Modificación de la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.*

Se añade un apartado u) al anexo de la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, con la siguiente redacción:

«u) Declaración anual de cumplimiento para pesqueros de eslora (L) menor de 24 metros:

Ingeniero Naval.

Titulado Superior de la Marina Civil (Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo u otro título equivalente y Licenciado en Máquinas Navales u otro título equivalente).

Diplomado en Marina Civil (Diplomado en Navegación Marítima y Diplomado en Máquinas Navales u otro título equivalente).

Ingeniero Técnico Naval.»

Disposición adicional única. *Embarcaciones de pesca construidas entre el 1 de septiembre de 2007 y la entrada en vigor de este real decreto.*

Todas las embarcaciones de pesca cuyo contrato de construcción o de transformación se haya formalizado con posterioridad al 1 de septiembre de 2007 o cuya entrega se haya producido después del 1 de septiembre de 2008, pero cuyo contrato de construcción se haya formalizado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de este real decreto, deberán cumplir con las prescripciones aplicables a embarcaciones nuevas de los anexos I, II, III, IV y V, VI del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, en la nueva redacción dada por este real decreto, únicamente en el supuesto de que realicen una transformación, reforma o gran reparación, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria segunda del mencionado real decreto.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas todas las disposiciones, de igual o de inferior rango, que se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Cláusula de salvaguardia para modificaciones de norma de inferior rango.*

Se mantiene el rango de la norma modificada por el artículo tres de este real decreto.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2022.

Dado en Madrid, el XX de .

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Raquel Sánchez Jiménez

ANEXO

ANEXO X Declaración anual de cumplimiento

- 1.- Declaración anual de cumplimiento para pesqueros de eslora (L) menor de 6m.
- 2.- Declaración anual de cumplimiento para pesqueros de eslora (L) igual o mayor de 6m y menor de 24m

1.- Declaración anual de cumplimiento para pesqueros de eslora (L) menor de 6m.



**Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Dirección General de la Marina Mercante**

DECLARACIÓN ANUAL DE CUMPLIMIENTO - EMBARCACIONES CON ESLORA L MENOR DE 6 M.

DECLARACIÓN ANUAL SEGÚN EL REAL DECRETO 543/2007, DE 27 DE ABRIL POR EL QUE SE DETERMINAN LAS NORMAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN A CUMPLIR POR LAS EMBARCACIONES PESQUERAS

Tras la terminación satisfactoria de la comprobación anual – obligatoria en cada aniversario de caducidad del certificado de conformidad– el técnico competente y el armador deben firmar la siguiente declaración:

Nombre de la embarcación.....
Matricula..... NIB..... Eslora total.....
Eslora L Fecha de expedición del certificado de conformidad

DECLARACIÓN

Los abajo firmantes declaran que:

1. Todos los dispositivos a bordo de lucha contra incendios, salvavidas y equipo de seguridad a bordo, son los prescritos, han sido mantenidos adecuadamente y no ha expirado su fecha de caducidad.
2. El equipo de radiocomunicaciones funciona correctamente.
3. El equipo de ayuda a la navegación, publicaciones náuticas, luces y señales acústicas, requeridas por el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, están a bordo y funcionan correctamente.
4. No se ha efectuado ninguna alteración, ni ha sufrido daño o deterioro alguno, durante el servicio de la embarcación, que afecte al cumplimiento del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, o a su estabilidad.
5. Los dispositivos que garantizan la estanqueidad de la embarcación, la protección de la tripulación, así como el cumplimiento con las condiciones de asignación de francobordo, se encuentran en buen estado y funcionan correctamente.
6. En el caso de embarcaciones de madera, el estado de la obra viva, comprobada con la embarcación en seco, es el adecuado.
7. Se ha realizado la revisión y el mantenimiento reglamentario de la radiobaliza por satélite de 406 MHz por empresa autorizada, en el caso de que se disponga de ella.

Firma anual del técnico competente: Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:	Firma anual del armador Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:
Firma anual del técnico competente: Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:	Firma anual del armador Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:
Firma anual del técnico competente: Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:	Firma anual del armador Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:
Firma anual del técnico competente: Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:	Firma anual del armador Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:

Notas:

1. Este impreso debe mantenerse junto con el certificado de conformidad, para cualquier inspección subsiguiente.
2. La declaración incorrecta de cualquier dato será sancionada de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2.- Declaración anual de cumplimiento para pesqueros de eslora (L) igual o mayor de 6m y menor de 24m



**Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Dirección General de la Marina Mercante**

DECLARACIÓN ANUAL DE CUMPLIMIENTO - EMBARCACIONES CON ESLORA L IGUAL O MAYOR DE 6 M.

DECLARACIÓN ANUAL SEGÚN EL REAL DECRETO 543/2007, DE 27 DE ABRIL POR EL QUE SE DETERMINAN LAS NORMAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN A CUMPLIR POR LAS EMBARCACIONES PESQUERAS

Tras la terminación satisfactoria de la comprobación anual – obligatoria en cada aniversario de caducidad del certificado de conformidad– el técnico competente y el armador deben firmar la siguiente declaración:

Nombre de la embarcación.....

Matricula..... NIB..... Eslora total.....

Eslora L Fecha de expedición del certificado de conformidad

DECLARACIÓN:

Los abajo firmantes declaran que:

1. Todos los dispositivos a bordo de lucha contra incendios, salvavidas y equipo de seguridad a bordo, son los prescritos, han sido mantenidos adecuadamente y no ha expirado su fecha de caducidad.
2. El equipo de radiocomunicaciones funciona correctamente.
3. El equipo de ayuda a la navegación, publicaciones náuticas, luces y señales acústicas, requeridos por el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, están a bordo y funcionan correctamente.
4. No se ha efectuado ninguna alteración, ni ha sufrido daño o deterioro alguno, durante el servicio de la embarcación, que afecte al cumplimiento del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, o a su estabilidad.
5. Los dispositivos que garantizan la estanqueidad de la embarcación, la protección de la tripulación, así como el cumplimiento con las condiciones de asignación de francobordo, se encuentran en buen estado y funcionan correctamente.
6. Se ha realizado la revisión anual y el mantenimiento reglamentario de la radiobaliza por satélite de 406 MHz por empresa autorizada, en el caso de que se disponga de ella.
7. En el caso de buques/embarcaciones de eslora (L) menor de 12 metros que no sean de madera, el estado de la obra viva es adecuado.

<p>1ª Firma anual del técnico competente</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>	<p>1ª Firma anual del armador</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>
<p>2ª Firma anual del técnico competente</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>	<p>2ª Firma anual del armador</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>
<p>3ª Firma anual de técnico competente</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>	<p>3ª Firma anual del armador</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>
<p>4ª Firma anual de técnico competente</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>	<p>4ª Firma anual del armador</p> <p>Nombre: DNI: Domicilio: Fecha:</p>

Notas:

1. Este impreso debe mantenerse junto con el certificado de conformidad, para cualquier inspección subsiguiente.
2. La declaración incorrecta de cualquier dato será sancionada de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.