

una Comisión Asesora y de Vigilancia del Concierto, integrada por representantes del mismo Ministerio de Industria y del Ministerio de Hacienda, de la Comisaría del Plan de Desarrollo y de la Organización Sindical para la administración, realización y vigilancia de los compromisos aceptados en la Acción Concertada.

Base decimoquinta

El incumplimiento por parte de las empresas concertadas de las cláusulas convenidas dará lugar a la suspensión de la aplicación de los beneficios acordados por la Administración y al abono o reintegro, en su caso, de las bonificaciones, exenciones y subvenciones ya disfrutadas.

Segundo.—Se encomienda a los Ministerios de Hacienda e Industria, dentro de la esfera de sus respectivas competencias, la ejecución y desarrollo de las presentes bases.

Lo que comunico a VV. EE. a los oportunos efectos.

Dios guarde a VV. EE.

Madrid, 22 de agosto de 1964

CARRERO

Excmos. Sres. ...

MINISTERIO DE HACIENDA

CORRECCION de erratas de la Orden de 31 de julio de 1964, por la que se organizan el Jurado Central Tributario y los Jurados Territoriales a que se refiere el Decreto número 1881/1964, de 25 de junio.

Padecido error en la inserción de la citada Orden publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 192, de fecha 11 de agosto de 1964, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 10502, columna primera, apartado quinto, línea cuatro, donde dice: «... la Contribución Territorial Urbana...», debe decir: «... la Contribución Territorial Urbana...».

MINISTERIO DE COMERCIO

ORDEN de 19 de agosto de 1964 sobre normas a cumplir por los buques nacionales dedicados al transporte de grano.

Ilustrísimos señores:

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1948, actualmente en vigor, y al que está adherida España, prevé en su regla 5 del capítulo I, referente a «Equivalencias» que toda Administración puede adoptar en sustitución de lo preceptuado en el mismo, cualquier disposición que posea una eficacia por lo menos análoga a la que se especifica en las reglas del citado convenio, y estimándose que lo estipulado en el nuevo Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960, representa un gran avance en cuanto a medidas de seguridad a adoptar por los buques dedicados al transporte de grano a granel, se considera sumamente conveniente que los buques nacionales que en el próximo invierno hayan de dedicarse a dicho tráfico, cumplan, en cuanto a las exigencias de la Administración española, las reglas de seguridad aprobadas en el nuevo convenio, sin esperar a su entrada en vigor, de forma general en todos los países signatarios, prevista para el 26 de mayo del año próximo.

Análoga medida ha sido adoptada por varios países pertenecientes a la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental, a la vista de las pérdidas de buques dedicados a transporte de grano, acaecidas en los últimos años.

En razón de lo anteriormente expuesto, y a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, de conformidad con lo informado por el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º A partir del 1 de noviembre del corriente año, los buques mercantes nacionales que hayan de efectuar transporte de grano a granel habrán de cumplir los requisitos que preceptúan las reglas siguientes:

Regla 1. *Aplicación.*—Salvo excepciones expresas quedan sujetos al cumplimiento de estas reglas todos los buques que transportan granos.

Regla 2. *Definición.*—El término «grano» comprende los cargamentos a granel de trigo, maíz, avena, centeno, cebada, arroz, legumbres secas y semillas.

Regla 3. Cuando haya de cargarse grano en un buque se tomarán todas las precauciones razonables y convenientes para impedir el corrimiento de la carga. Si una bodega o compartimiento se halla totalmente lleno de grano, éste deberá estar estibado de forma tal que queden rellenos todos los espacios entre baos y los espacios laterales delimitados por los costados y las cubiertas, así como las zonas extremas de proa y popa.

Regla 4. *Estiba de bodegas y compartimientos completamente llenos.*—A reserva de las prescripciones de la regla 6 siguiente, si una bodega o compartimiento se ha llenar con grano deberán estar divididos por un mamparo longitudinal o mediante arcadas que coincidan con el plano longitudinal de simetría del buque, o que no disten de éste más del 5 por 100 de la manga fuera de miembros o bien mediante mamparos longitudinales o arcadas que no coincidan con dicho plano, siempre que la distancia entre ellos no sea superior al 60 por 100 de la manga fuera de miembros, disponiéndose en este último caso, de escotillas de trimado, de dimensiones adecuadas, sobre los espacios laterales y colocadas a intervalos longitudinales que no excedan de 7,62 metros (25 pies) entre sí, igualmente se dispondrá de esta clase de escotillas en los extremos, colocadas a no más de 3,66 metros (12 pies) de los mamparos transversales. En cada caso, los mamparos longitudinales o las arcadas estarán debidamente contruados, serán estancos al grano, con piezas de relleno adecuadas colocadas entre baos. En las bodegas, estos mamparos longitudinales, o las arcadas, se extenderán hacia abajo a partir de la cara inferior de la cubierta hasta una distancia no inferior a la tercera parte del puntal de la bodega, o hasta 2,44 (8 pies), si este número fuese mayor. En los compartimientos situados en entrepuentes o superestructuras, se extenderán de cubierta a cubierta. En todos los casos, los mamparos longitudinales, o las arcadas se extenderán hasta la parte superior de los alimentadores de la bodega o compartimiento en donde están situados.

Sin embargo, cuando se trate de buques cargados con grano que no sea linaza, en los cuales la altura metacéntrica (después de corregida por las superficies libres de los líquidos existentes en los tanques de a bordo) no sea inferior a 0,31 metros (12 pulgadas) durante todo el viaje, en el caso de buques de una o dos cubiertas, y no inferior a 0,36 metros (14 pulgadas) en los demás, no será necesario colocar mamparos longitudinales o arcadas, en los lugares siguientes:

a) Debajo de un alimentador o en una faja de 2,13 metros (7 pies) de anchura alrededor de éste y solamente en la zona de una escotilla, y, cuando la capacidad de este alimentador, o la de todos los alimentadores que colectivamente alimentan a un compartimiento, no sea inferior al 5 por 100 de la cantidad de grano contenida en el compartimiento que alimentan.

b) En los alimentadores que cumplan los requisitos del párrafo a) de esta regla, y que tengan tales dimensiones que garanticen que la superficie libre del grano permanecerá dentro de los alimentadores durante todo el viaje, suponiendo un asentamiento del grano igual al 2 por 100 del volumen del correspondiente compartimiento y un posible corrimiento de su superficie libre hasta alcanzar una inclinación de 12º respecto a la horizontal; los efectos que puedan causar ambos movimientos del grano, dentro de los alimentadores, serán tenidos en cuenta al calcular la altura metacéntrica antes indicada.

c) En la zona de las escotillas, cuando el grano situado debajo de ellas esté estibado en forma de cubeta, hasta llegar al plano de la cubierta y rebasando la vertical de la escotilla, si se estiba sobre dicha cubeta grano ensacado u otra carga también ensacada, extendiéndose hasta una altura no inferior a 1,83 metros (seis pies), medida en el centro de la cubeta, desde la cara superior de la superficie del grano hasta el plano de la cubierta; el grano ensacado o la otra carga deberá llenar la escotilla y la cubeta situada debajo de ella, y se estibarán de forma que quede bien acuñado contra la cara

inferior de la cubierta, los mamparos longitudinales, los baos de escotilla, y contra las brazolas longitudinales y frontales de dicha escotilla.

Regla 5. Estiba de bodegas y compartimientos parcialmente llenos.—A reserva de lo dispuesto en la regla 6 siguiente, cuando una bodega o compartimiento haya de cargarse parcialmente de grano:

a) Se dividirá, mediante un mamparo longitudinal o por medio de arcadas que coincidan con el plano longitudinal de simetría del buque o que no se separen de él en más del 5 por 100 de la manga fuera de miembros, o bien mediante mamparos longitudinales o arcadas situadas fuera del plano longitudinal de simetría del buque, con tal que la distancia entre ellos no exceda del 60 por 100 de la manga fuera de miembros. En cada caso, los mamparos longitudinales o las arcadas estarán debidamente contruidos y se extenderán desde el plano de la bodega o de la cubierta, según el caso, hasta una altura no inferior a 0,61 metros (2 pies) por encima de la superficie del grano.

Exceptuando el caso de bodegas parcialmente llenas con linaza a granel, no será necesario instalar mamparos longitudinales ni arcadas en la zona situada debajo de la escotilla, cuando se trate de buques en los que la altura metacéntrica (después de corregida por las superficies libres de los líquidos existentes a bordo) no sea inferior a 0,31 metros (12 pulgadas) durante todo el viaje, en el caso de buques de una o dos cubiertas o no inferior a 0,36 metros (14 pulgadas) cuando se trate de otros buques.

b) La superficie del grano se nivelará y se cubrirá con grano ensacado o con otra carga apropiada que se deberá estibar en forma apretada y hasta una altura no inferior a 1,22 metros (4 pies) por encima de la superficie del grano en los espacios que se hallen divididos por mamparos longitudinales o por arcadas, y hasta una altura de 1,52 metros (5 pies) en los espacios que no se hallen así divididos. El grano ensacado u otra carga apropiada se estibará sobre unas plataformas formadas por unos largueros de madera espaciados, 1,22 metros (4 pies) como máximo y por unos tableros de 25 milímetros (1 pulgada) de espesor, cuya separación no excederá de 0,10 metros (4 pulgadas), o bien sobre fuertes lonas debidamente solapadas.

Regla 6. Excepciones concernientes a los mamparos longitudinales.—La instalación de mamparos longitudinales o arcadas, prevista en las reglas 4 y 5 precedentes, no se exigirá:

a) En una bodega inferior (comprendiendo en esta expresión la parte inferior de la bodega en buques de una sola cubierta) en la cual la cantidad de grano a granel no exceda de un tercio de la capacidad de la bodega, o bien cuando esta bodega inferior se halle dividida por el túnel del eje propulsor y su contenido en grano no exceda de la mitad de su capacidad.

b) En cualquier espacio situado en entrepuentes o superestructuras, cuando los espacios laterales, a cada banda, estén cargados con grano ensacado en forma apretada, u otra carga adecuada en una anchura no inferior al 20 por 100 de la manga del buque.

c) En los espacios utilizados en aquellas zonas en que la manga máxima de la parte de cubierta que los limita por encima, no excede del 50 por 100 de la manga máxima del buque fuera de miembros.

Regla 7. Alimentadores. a) (1) Cualquier bodega o compartimiento que haya de cargarse totalmente de grano, deberá estar servido mediante alimentadores adecuadamente situados y debidamente contruidos, si no se encuentra comprendido en las excepciones del párrafo c) de la regla 4 o en las de las reglas 8 y 12 siguientes, con objeto de asegurar el paso libre del grano a todas las partes de esta bodega o compartimiento.

(ii) Cada alimentador tendrá una capacidad, en grano, no inferior al 2 por 100 de la bodega o compartimiento que ha de alimentar, salvo la excepción prevista en el párrafo a) de la regla 4.

b) No se exigirán alimentadores cuando el grano se cargue en tanques estructurales contruidos para el transporte de líquidos y para los cuales sea de aplicación el párrafo c) de la regla 6 precedente, o cuando dichos tanques se hallen divididos por uno o varios mamparos longitudinales de acero de carácter permanente y estancos al grano, si éstos y sus escotillas de acceso van completamente llenos y las tapas debidamente aseguradas.

Regla 8. Carga en común.—A los fines de las reglas 4 y 7 precedentes, las bodegas inferiores y los entrepuentes situa-

dos por encima de ellas podrán ser cargados como si se tratase de un solo compartimiento, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Si se instalan mamparos longitudinales o arcadas de cubierta a cubierta en el entrepuente de un buque que tenga dos cubiertas, y en todos los demás casos cuando los mamparos longitudinales o las arcadas se coloquen de forma que su altura cubra el tercio superior del puntal total de los espacios comunes.

b) Todos los espacios, deberán cumplir las prescripciones de la regla 9 siguiente; los espacios laterales deberán ir provistos de unas aperturas practicadas sobre la cubierta situada inmediatamente debajo de la superior, a proa y a popa de las brazolas frontales de las escotillas, al objeto de asegurar el paso libre del grano, y en la medida que sean necesarias, para que, en combinación con las escotillas, no quede una distancia de alimentación mayor de 2,44 metros (8 pies), medida en sentido de proa a popa.

Regla 9. Estiba y ensacado del grano en las extremidades de las bodegas y compartimientos.—Cuando la distancia, medida en el sentido de proa a popa, desde cualquier lugar de una bodega o compartimiento hasta el alimentador más próximo, exceda de 7,62 metros (25 pies), la superficie del grano situada más allá de esta distancia deberá ser nivelada a una profundidad mínima de 1,83 metros (6 pies) por debajo de la cubierta y estos espacios extremos se rellenarán con grano ensacado, colocado sobre plataformas que cumplan los requisitos del párrafo b) de la regla 5 precedente.

Regla 10. Grano en entrepuentes y superestructuras.—No se podrá transportar grano encima de cubierta, ni en el entrepuente de un buque con dos cubiertas, ni en el entrepuente superior en los buques que tengan más de dos cubiertas, excepto en las condiciones siguientes:

a) Cuando pueda ser estibado en forma tal que la altura metacéntrica no sea inferior a 0,31 metros (12 pulgadas) durante todo el viaje (después de corregida por las superficies libres de los líquidos existentes en tanques de a bordo) en los buques de una o dos cubiertas, ni menor de 0,36 metros (14 pulgadas) si se trata de otra clase de buques, o bien, cuando la cantidad total de grano, siempre que no sea avena, cebada o semillas de algodón, u otra carga a transportar sobre cubierta, en el entrepuente de un buque con dos cubiertas, o en los espacios del entrepuente superior en un buque con más de dos cubiertas, no exceda del 28 por 100, en peso, de la carga total situada bajo el entrepuente, siempre que el Capitán estime que el buque tendrá estabilidad adecuada durante todo el viaje.

b) Cualquier parte de la cubierta en los espacios a que se refiere esta regla, si se carga parcialmente de grano, no podrá ocupar una superficie superior a 93 metros cuadrados (1.000 pies cuadrados); y

c) Todos los espacios mencionados en esta regla, en los cuales se estibe grano estarán subdivididos mediante mamparos transversales, situados a intervalos que no excederán de 30,50 metros (100 pies) y cuando esta distancia sea superior a la indicada, el espacio en exceso se rellenará exclusivamente con grano ensacado u otra carga adecuada.

Regla 11. Limitación del número de bodegas y compartimientos parcialmente llenos.—Excepto en aquellos buques que, durante todo el viaje, mantengan una altura metacéntrica (después de corregida por las superficies libres de los líquidos existentes en los tanques) no inferior a 0,31 metros (12 pulgadas), en los buques de una o dos cubiertas, y no inferior a 0,36 metros (14 pulgadas) en los demás, no se podrán llenar parcialmente con grano más de dos bodegas o compartimientos, pero si se podrá llenar parcialmente otras bodegas o compartimientos siempre que se rellenen hasta llegar a cubierta, con grano ensacado u otra carga adecuada. A efectos de aplicación de esta regla:

a) Los entrepuentes superpuestos se considerarán como si fuesen compartimientos separados y distintos de cualquier bodega inferior situada debajo de ellos.

b) Los alimentadores y los espacios parcialmente llenos a que se refiere el párrafo b) de la regla anterior, no se considerarán como compartimientos; y

c) Las bodegas o compartimientos provistos de una o más divisiones longitudinales estancas al grano, se considerarán como una sola bodega o compartimiento.

Regla 12. Estiba en buques especialmente acondicionados.— a) No obstante las disposiciones contenidas en las reglas 4 a 11,

precedentes, se podrá transportar grano sin que sean observadas las prescripciones que ellas contienen, en aquellos buques provistos de dos o más divisiones longitudinales, verticales o inclinadas, estancas al grano y convenientemente dispuestas para limitar los efectos de cualquier corrimiento del grano en sentido transversal, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

(i) Cuando el mayor número posible de bodegas y compartimientos estén totalmente llenos y estibados en forma eficiente.

(ii) Si para cualquier disposición que se adopte en relación con la estiba no adquiere el buque una escora superior a 5° en ningún momento del viaje, cuando:

1) En las bodegas o compartimientos que hayan sido cargados totalmente adquiera la superficie del grano un asentamiento del 2 por 100 en volumen con relación a la superficie original, y una inclinación de 12 grados con respecto a esta superficie, en toda la extensión de dichas bodegas y compartimientos y cuando la inclinación de los mamparos (selftriming) respecto a la horizontal, no exceda de 30°; y

2) En las bodegas y compartimientos parcialmente llenos, las superficies libres del grano adquieran un asentamiento y una inclinación análoga a la indicada en el subpárrafo precedente, o bien hasta un ángulo mayor si se considera necesario por la Administración, y si las superficies del grano se hallan «sobre-estibadas» de acuerdo con la regla 5 tomen un ángulo de inclinación de 8°, con respecto a las superficies de nivel originales. A los fines del subpárrafo anterior, las arcadas, si el buque está provisto de ellas, se considerarán como capaces de limitar el corrimiento transversal de la superficie del grano;

(iii) Si se facilita al Capitán un plano para la carga del grano, en el que se incluyan las disposiciones que se han de adoptar para la estiba, indicándose las condiciones de estabilidad sobre las cuales se basan los cálculos mencionados en el subpárrafo (ii) de este párrafo.

b) La administración prescribirá las precauciones que se han de adoptar para impedir en todas las condiciones de carga, el corrimiento de la misma, en los buques construidos de acuerdo con las disposiciones del párrafo a) de la presente regla, que cumplan las condiciones enunciadas en los subpárrafos (ii) y (iii) del mismo.

c) La administración prescribirá las precauciones que se han de adoptar para impedir el corrimiento de la carga, en un buque construido según otro proyecto, que cumpla las condiciones enunciadas en los subpárrafos (ii) y (iii) del párrafo a) de esta regla.

Regla 13. Tanques de lastre.—Los tanques de doble fondo que se utilicen para asegurar la estabilidad en los buques que transportan carga de grano a granel deberán ir provistos de una subdivisión estanca longitudinal adecuada, salvo en aquellos casos en que la manga del tanque, medida en la mitad de su eslora, no exceda del 60 por 100 de la manga del buque fuera de miembros.

Regla 14. Grano ensacado.—Se utilizarán sacos que se hallen en buen estado, e irán completamente llenos de grano y convenientemente cerrados.

Regla 15. Planos de estiba del grano.—a) Todo plano de estiba del grano aprobado para un determinado buque deberá ser aceptado como prueba de que el buque cargado conforme a dicho plano satisface las prescripciones de las presentes reglas o las disposiciones equivalentes que sean admitidas por la administración.

b) El citado plano deberá ser aprobado después de tener en cuenta las prescripciones de estas reglas, las diferentes condiciones de carga a la salida del puerto y al rendir viaje, y la estabilidad del buque en estas condiciones. Deberá indicar las características principales de las instalaciones empleadas para impedir el corrimiento de la carga.

c) Las notas que acompañan al plano deberán estar redactadas en español e inglés.

d) Una copia de este plano deberá ser facilitada al Capitán del buque, el cual, si es requerido para ello, la exhibirá para que pueda ser inspeccionada por la Autoridad competente del puerto en que tenga lugar la carga.

e) En tanto no se adopten reglas internacionales relativas a la resistencia estructural de las instalaciones para impedir el corrimiento del grano, así como la provisión de orificios de alimentación en las brazolas de las escotillas, todo buque que cargue grano y que no posea un plano de estiba aprobado

por la Administración, deberá efectuar la carga de acuerdo con las reglas precedentes, y las suplementarias que, para asegurar su navegación, exija la Administración del país a que pertenece el puerto de carga.

Regla 16. Exenciones para determinadas navegaciones.—Si la Administración considera que el carácter abrigado de la navegación y demás condiciones del viaje, son tales que la aplicación de algunas de las prescripciones de las reglas 3 a 15 precedentes no son necesarias, puede dispensar del cumplimiento de las mismas, tanto a un buque aislado como a determinada clase de buques que se encuentren en dichas circunstancias.

Art. 2.º Para cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.º, los armadores de los buques nacionales que hayan de dedicarse al transporte de grano deberán someter, con la antelación necesaria, a la aprobación de la Subsecretaría de la Marina Mercante—Dirección General de Buques—, los siguientes documentos:

a) Plano del buque en el que figure un proyecto de estiba de cargamento de grano a granel.

b) Planos de los dispositivos que hayan de utilizar para evitar el corrimiento de carga.

c) Cálculos de estabilidad correspondientes.

Los planos de carga de los apartados a) y b) estarán adaptados a una o varias de las prescripciones que figuran para estiba de este tipo de cargamento en las reglas 2 a 14 del artículo precedente, y en él figurarán las características principales de los dispositivos utilizados para impedir el corrimiento de carga, tales como celdas, alimentadores, arcadas, mamparos longitudinales, indicando capacidad de los alimentadores y de los compartimientos de carga, distancias de alimentación, dimensiones de las escotillas y datos de orden general que comprendan los escantillones de los pies derechos, arcadas, stays, etc.

Los cálculos de estabilidad del buque (apartado c) estarán basados en la última experiencia de estabilidad realizada en el mismo y que suministre los datos precisos para poder calcular la altura metacéntrica en diversas situaciones de carga. Se indicarán asimismo las condiciones de estabilidad al salir del puerto y al rendir viaje, así como para una situación intermedia que represente el momento en que resulta necesario efectuar el relleno de los tanques de lastre. Todo ello en el supuesto de que el cargamento esté estibado en forma de asegurar la máxima estabilidad y de que los factores de estiba de las diferentes clases de grano sean los siguientes: 1,25 metros cúbicos/tonelada métrica, 45 pies cúbicos/longitud tonelada, 1,40 metros cúbicos/tonelada métrica, 50 pies cúbicos/longitud tonelada, 1,55 metros cúbicos/tonelada métrica, 55 pies cúbicos/longitud tonelada, 1,80 metros cúbicos/tonelada métrica, 65 pies cúbicos/longitud tonelada.

Igualmente se enviarán los datos precisos sobre los efectos de las carenas líquidas existentes en los tanques estructurales y en los de doble fondo, así como en el caso que sea de aplicación el apartado b) de la regla 4, incluida en el artículo primero de esta Orden, se detallarán los efectos que puedan producir los movimientos de las superficies libres del grano dentro de los alimentadores.

Todas las leyendas que figuren en los documentos a), b) y c) irán redactadas en los idiomas español e inglés.

Art. 3.º Una vez haya recaído la correspondiente aprobación de los planos de carga citados en el artículo precedente, la Dirección General de Buques expedirá un certificado de aptitud para transportar grano a cada buque que pretenda dedicarse a esta clase de transporte, que irá acompañado de un ejemplar de los documentos mencionados en el artículo anterior y sellado y marcado con el mismo número que se dé al certificado.

Art. 4.º Tanto el certificado como la copia de los documentos que se adjunten habrán de encontrarse a bordo en poder del Capitán, a fin de que pueda exhibirlos ante las Autoridades competentes del puerto en que se efectúe el cargamento de grano, a efecto de facilitar la inspección que dichas Autoridades puedan llevar a cabo.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 19 de agosto de 1964.—P. D., Leopoldo Boado.

Ilmos. Sres. Subsecretario de la Marina Mercante, Director general de Navegación y Director general de Buques.