

Margi-  
nales

218.203 Los depósitos de los contenedores-cisterna destinados al transporte de soluciones acuosas de bióxido de hidrógeno (41°) habrán de ajustarse a las condiciones del marginal 218.200.

218.204  
a  
218.299

### Sección 3

#### Equipos

218.300 Todas las aberturas de los depósitos de los contenedores-cisterna destinados al transporte de ácido fluorhídrico (6.°) y de bromo (14°) estarán situadas por encima del nivel del líquido; ninguna tubería o ramal atravesará las paredes del depósito por encima del nivel del líquido. Los cierres estarán protegidos eficazmente con una tapa metálica.

218.301 Los depósitos de los contenedores-cisterna destinados al transporte de anhídrido sulfúrico estabilizado (9.°) estarán calorifugados e irán provistos de un dispositivo de calentamiento colocado en el exterior. Los depósitos podrán estar diseñados para su vaciado por la parte inferior. En este caso, los órganos de vaciado de los depósitos llevarán dos cierres en serie, independientes uno del otro, de los cuales el primero estará constituido por un obturador interior de cierre rápido de un tipo homologado y el segundo por una válvula colocada en cada extremo de la tubería de vaciado. Habrá de montarse, también, en la salida de cada válvula exterior una brida ciega o cualquier otro dispositivo que ofrezca las mismas garantías.

218.302 Los depósitos de los contenedores-cisterna destinados a transportar soluciones de hipoclorito (37.°), así como soluciones acuosas de bióxido de hidrógeno (41°), habrán de estar diseñados de forma que impidan la penetración de sustancias extrañas, la fuga del líquido y la formación de cualquier sobrepresión peligrosa en el interior del recipiente.

218.303  
a  
218.399

### Sección 4

#### Aprobación del prototipo

218.400  
a  
218.499 (No hay disposiciones particulares)

### Sección 5

#### Pruebas

218.500 Los depósitos de los contenedores-cisterna destinados al transporte de las materias mencionadas en el marginal 81.121 (2) se someterán a la prueba de presión inicial y las pruebas periódicas a una presión de 4 kilogramos por centímetro cuadrado (presión manométrica).

218.501 La prueba de presión de los contenedores-cisterna destinados al transporte de anhídrido sulfúrico estabilizado (9.°) habrá de repetirse cada dos años y medio.

218.502 El estado del revestimiento de plomo de los depósitos de los contenedores-cisterna destinados a transportar bromo (14.°) se comprobará todos los años por un experto reconocido que procederá a una inspección del interior del depósito.

218.503  
a  
218.599

### Sección 6

#### Marcado

218.600 Los contenedores-cisterna destinados a transportar bromo (14.°) llevarán, además de las indicaciones previstas en los marginales 212.600 y 212.601, la indicación de la carga neta máxima admisible en kilogramos y la fecha

Margi-  
nales

(mes y año) de la última inspección del interior del depósito:

218.601  
a  
218.699

(Continuará.)

## 27383

CONVENIO entre España y Portugal de Pesca Marítima y de Cooperación en Materia Pesquera, firmado en Madrid el 9 de diciembre de 1969.

### CONVENIO ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL DE PESCA MARITIMA Y DE COOPERACION EN MATERIA PESQUERA

Los Gobiernos de España y de Portugal, con vistas a concluir un Convenio de Pesca Marítima y de Cooperación en Materia Pesquera entre los dos países, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Convenio de Pesca de Londres, de 9 de marzo de 1964, del que ambos Estados son Partes;

Sin perjuicio de sus puntos de vista sobre los principios de Derecho Internacional aplicables a la delimitación de los espacios marítimos adyacentes a sus costas; y

Deseosos de fortalecer las buenas relaciones que siempre existieron entre sus autoridades pesqueras y sus pescadores,

Han convenido lo siguiente:

#### ARTICULO PRIMERO

1. Las embarcaciones de pesca portuguesas tendrán el derecho de ejercer sus actividades pesqueras en la zona marítima costera peninsular atlántica española comprendida entre las seis y doce millas, medidas a partir de la línea de base adoptada por España para la delimitación de sus aguas jurisdiccionales a efectos de pesca.

2. El derecho establecido en el párrafo anterior no podrá ejercerse en las zonas marítimas de costa situadas al Norte del paralelo del Cabo Finisterre y al Este del meridiano de Punta de Tarifa (Estrecho de Gibraltar).

#### ARTICULO 2.º

1. Las embarcaciones de pesca españolas tendrán el derecho de ejercer sus actividades pesqueras en la zona marítima costera continental portuguesa comprendida entre las seis y doce millas, medidas a partir de la línea de base adoptada por Portugal para la delimitación de su mar territorial.

2. El derecho establecido en el párrafo anterior no podrá ejercerse en las zonas marítimas costeras de las Azores y de Madera.

#### ARTICULO 3.º

1. En la zona de cero a seis millas, medidas a partir de las líneas de base a que se refiere el presente Convenio, la pesca queda reservada a los nacionales de cada una de las Partes en sus aguas jurisdiccionales.

2. Sin embargo, en las zonas marítimas de las desembocaduras de los ríos Miño y Guadiana, las autoridades pesqueras competentes podrán convenir medidas de tolerancia mutua en cuanto a la pesca, conforme a las relaciones tradicionales de los pescadores de una y otra parte de la frontera.

#### ARTICULO 4.º

1. El trazado de líneas de base rectas o de cierre de bahías para la delimitación de las zonas de pesca descritas en los artículos anteriores se hará de conformidad con el artículo sexto del Convenio de Pesca de Londres, de 9 de marzo de 1964.

2. Con tal fin, cada una de las Partes comunicará a la otra, con suficiente antelación, cualquier proyecto de trazado de líneas de base rectas o de cierre de bahías, o de modificación de las existentes, con objeto de que ésta pueda formular en su caso las observaciones que juzgue oportunas.

3. En la Bahía de Setúbal, el Estado portugués adoptará, para la delimitación de la zona de pesca a que se refiere el artículo segundo, una línea de base recta que no exceda de veinticuatro millas de longitud trazada desde la Pedra do Ar-cangil (en el Cabo de Espichel) en dirección a la margen opuesta de la Bahía en el Barrocal.

## ARTICULO 5.º

1. En las zonas de pesca descritas en los artículos primero y segundo, las embarcaciones de pesca de los dos países quedan obligadas al cumplimiento de la legislación de pesca vigente en dichas zonas, sin que se pueda discriminar, ni de hecho ni de derecho, entre las embarcaciones de los dos países.

2. Cada una de las Partes deberá consultar a la otra siempre que se proponga alterar su legislación interna de pesca de forma que pueda afectar a los derechos reconocidos por el presente Convenio.

## ARTICULO 6.º

1. Para la mejor aplicación de las normas contenidas en el presente Convenio, se crea una Comisión Técnica de Pesca Hispano-Portuguesa, cuya composición se acordará por vía diplomática.

2. Esta Comisión deberá reunirse alternativamente en Lisboa y en Madrid, al menos, una vez al año y, en cualquier caso, cuando las circunstancias lo aconsejen, a petición de cualquiera de las Partes.

3. Las facultades de la Comisión Técnica de Pesca serán las siguientes:

a) Proponer a los Gobiernos la limitación del esfuerzo de pesca a desarrollar por los nacionales de ambos países al amparo de los derechos concedidos en los artículos primero y segundo de este Convenio, fijando el tonelaje anual de registro bruto permitido tanto para la pesca de arrastre como para la de cerco.

b) Proponer medidas de conservación de los recursos pesqueros de las zonas marítimas adyacentes a sus costas.

c) Considerar las consultas que se formulen a tenor de lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo quinto; y

d) Servir de cauce para la cooperación en materia de pesca entre los dos países.

## ARTICULO 7.º

El presente Convenio tendrá un plazo de vigencia de veinte años.

Al finalizar dicho plazo se considerará prorrogado tácitamente por periodos sucesivos de cinco años, a no ser que una de las Partes comunique a la otra, con antelación mínima de un año, su intención de no prorrogarlo.

## ARTICULO 8.º

Este Convenio entrará en vigor en el momento en que ambos Gobiernos se comuniquen por Canje de Notas que se han cumplido los trámites constitucionales preceptivos para su aprobación.

## DISPOSICION TRANSITORIA

En el plazo de seis meses, contados desde la entrada en vigor del presente Convenio, la Comisión Técnica de Pesca, a la que se refiere el artículo sexto, deberá fijar los límites del esfuerzo de pesca que cada una de las Partes podrá desarrollar en los cinco años siguientes en las zonas definidas en los artículos primero y segundo de este Convenio. Dicha determinación será hecha sobre la base del esfuerzo pesquero realizado en los cinco años anteriores a la entrada en vigor del Convenio.

En fe de lo cual, los representantes del Gobierno español y del Gobierno portugués, debidamente autorizados, firmaron el presente Convenio.

Hecho en Madrid a nueve de diciembre de mil novecientos sesenta y nueve, en dos ejemplares, en lengua española y portuguesa, haciendo fe igualmente en ambos textos.

Por el Gobierno español,  
Gregorio López Bravo,  
Ministro de Asuntos  
Exteriores

Por el Gobierno portugués,  
Manuel Rocheta,  
Embajador de Portugal  
en España

El presente Convenio entró en vigor el 18 de diciembre de 1970, fecha de la última de las comunicaciones cruzadas entre las Partes notificando el cumplimiento de los respectivos requisitos constitucionales, de conformidad con lo establecido en el artículo 8.º del mismo.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 7 de noviembre de 1977.—El Secretario general Técnico, Fernando Arias-Salgado y Montalvo.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

27384

REAL DECRETO 2850/1977, de 23 de julio, por el que se aprueba la clasificación de las redes de carreteras estatales existentes.

La Ley cincuenta y uno/mil novecientos setenta y cuatro, de diecinueve de diciembre, de Carreteras, establece en el artículo ocho, uno, que las carreteras estatales se integrarán en tres redes —Nacional Básica, Nacional Complementaria y Regional— y en la disposición transitoria primera, que se considerarán automáticamente incluidas en el Plan Nacional de Carreteras las existentes en ese momento, las que estuviesen en construcción y aquellas en que, al menos, se hubiese acordado la contratación de la obra.

Se hace, pues, necesario clasificar esta red en los grupos señalados, a fin de que las actuaciones en materia de distancias de edificación y programación se adecuen a lo señalado en la citada Ley y en el Reglamento aprobado por Decreto mil setenta y tres/mil novecientos setenta y siete, de ocho de febrero.

La clasificación se ha hecho en base a los criterios establecidos en las disposiciones mencionadas, de forma que se garantice la accesibilidad y la integración de todo el territorio nacional. A través de la Red Nacional Básica definida, se consigue servir, en un radio de veinticinco kilómetros, al noventa y cinco por ciento de la población y al ochenta por ciento del territorio.

Estas redes se integrarán en su día en el Plan Nacional de Carreteras que deberá ser sometido a las Cortes y que incluirá, además, los futuros itinerarios hoy inexistentes.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintitrés de julio de mil novecientos setenta y siete,

## DISPONGO:

Artículo primero.—Quedan incluidas en la Red Nacional Básica y Nacional Complementaria, hasta la aprobación del Plan Nacional de Carreteras, las que se relacionan en los respectivos catálogos que figuran como anejo al presente Decreto.

Artículo segundo.—El resto de las carreteras estatales, que de acuerdo con la disposición transitoria primera de la Ley de Carreteras de diecinueve de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro están automáticamente incluidas en el Plan Nacional de Carreteras, se integran en la Red Regional hasta la aprobación del Plan Nacional de Carreteras.

Dado en Madrid a veintitrés de julio de mil novecientos setenta y siete.

JUAN CARLOS

El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo,  
JOAQUIN GARRIGUES WALKER