

ANEXO II

Modalidades relativas a las pruebas y/o a las inspecciones de los dispositivos de frenado y las emisiones de gases de escape

1. Condiciones específicas para los dispositivos de frenado.

Se exige que cada parte del sistema de frenado y sus sistemas de accionamiento estén en perfecto estado de marcha y correctamente regulados.

Los frenos del vehículo deben ejercer las funciones de frenado siguientes:

a) Para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de servicio capaz de desacelerar el vehículo y detenerlo de manera segura, rápida y eficaz, independientemente de sus condiciones de carga y de la pendiente de la vía por la que circula;

b) Para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de estacionamiento capaz de mantener el vehículo detenido, independientemente de su carga y de la pendiente de la carretera.

2. Condiciones específicas para las emisiones de gases de escape.

2.1 Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina):

a) Cuando las emisiones no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:

1) Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que no presenta fugas.

2) Cuando proceda, inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.

3) Tras un período razonable de calentamiento del motor (siguiendo las recomendaciones del fabricante), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder los valores siguientes:

1.º 4,5 por 100 vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha fijada por los Estados miembros a partir de la cual estos vehículos deben cumplir la Directiva 70/220/CEE, del Consejo, de 20 de marzo, y el 1 de octubre de 1986,

2.º 3,5 por 100 vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986.

b) Cuando las emisiones estén reguladas por un sistema avanzado de control tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:

1) Inspección visual del sistema de escape, a fin de comprobar que no presenta fugas y que todos los componentes estén íntegros.

2) Inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.

3) Determinación de la eficacia del sistema de control de las emisiones mediante medición del valor lambda y el contenido de CO en los gases de escape de acuerdo con las disposiciones del apartado 4.

4) Emisiones a la salida del tubo de escape: Valores límite

1.º Medición con el motor al ralentí: El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder del 0,5 por 100 vol.

2.º Medición al ralentí acelerado, la velocidad del motor (desembragado) debe ser al menos igual a 2.000 RPM

Contenido de CO: máximo 0,3 por 100 vol.

Lambda: $1 \pm 0,03$ o según las especificaciones del fabricante.

2.2 Vehículos equipados con motores de encendido por compresión (diésel).

Medida de la opacidad de los gases de escape en aceleración libre (motor desembragado, de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de concentración no debe superar con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 72/306/CEE, del Consejo, de 2 de agosto, los valores límite siguientes del coeficiente de absorción:

1.º Motores diésel de aspiración natural: 2,5 m.

2.º Motores diésel con turbocompresor: 3,0 m.

o valores equivalentes, si se utiliza otro tipo de equipo distinto al que responde a estos requisitos.

Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.

2.3 Equipo de control.

Las emisiones de los vehículos se controlarán mediante un equipo que permita determinar de manera precisa el cumplimiento de los valores límite prescritos o indicados por el fabricante.

18326 REAL DECRETO 958/2002, de 13 de septiembre, sobre instalaciones de avituallamiento de combustibles en los puertos de interés general.

El Real Decreto-ley 4/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes, aprobado como parte de un conjunto de reformas estructurales acordadas por el Gobierno, ha adoptado una serie de medidas cuyo objetivo esencial es incidir de forma inmediata en el comportamiento de distintos agentes económicos que operan en diversos sectores gestionados por el Ministerio de Fomento, a fin de estimular la competencia, conseguir una mejor asignación de recursos y, con ello, influir sobre el nivel de precios.

Entre estas medidas destaca la modificación operada por este Real Decreto-ley en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a la que ha incorporado una nueva disposición adicional vigésima primera, en la que se ordena a las Autoridades portuarias que adjudiquen un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro del dominio público portuario, en los términos y de conformidad con los criterios que reglamentariamente se determinen teniendo en cuenta una serie de circunstancias establecidas ahora por la Ley.

En ejecución de ello, este Real Decreto tiene por objeto el desarrollo de esa nueva disposición adicional de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, fijando los criterios a seguir por las Autoridades portuarias para la adjudicación de un mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustible en la zona de servicio de los puertos de interés general, así como los relativos a los concursos para la adjudicación de las nuevas instalaciones y el otorgamiento de las concesiones correspondientes.

Resulta también necesario ordenar el suministro de combustible a barcos sin instalaciones fijas, de forma que toda la actividad de suministro de combustible en

cada puerto tenga un tratamiento conjunto, independientemente de los sistemas empleados, con los adecuados niveles de calidad y seguridad.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Economía y de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de septiembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto.

El presente Real Decreto tiene por objeto establecer las condiciones y los criterios precisos para que las Autoridades portuarias adjudiquen un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro de la zona de servicio de los puertos de interés general del Estado que cada una de aquéllas administren, en desarrollo de la disposición adicional vigésima primera de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, incorporada por el artículo 4 del Real Decreto-ley 4/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes.

Artículo 2. Número mínimo de instalaciones para avituallamiento de buques en cada puerto.

Las Autoridades portuarias, en el plazo de tres meses contados a partir de la entrada en vigor de este Real Decreto, previa elaboración de un estudio justificativo que defina el número mínimo de instalaciones para avituallamiento de combustible en cada puerto, remitirá al Ente público Puertos del Estado para su aprobación una propuesta en la que se establezca dicho número mínimo.

La Autoridades portuarias, para la elaboración de las propuestas, tendrán en cuenta los criterios que se establecen en este Real Decreto, relacionados con las circunstancias señaladas en la disposición adicional vigésima primera de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y los ponderarán de la siguiente manera:

a) Intensidad del tráfico.

Este criterio se ponderará atendiendo al valor medio de los tres últimos años del tráfico de avituallamiento de combustible, asignándose los siguientes valores:

- 1.º Para tráficos no superiores a 10.000 toneladas (t): una instalación.
- 2.º Para tráficos superiores a 10.000 t y no mayores de 75.000 t: dos instalaciones.
- 3.º Para tráficos superiores a 75.000 t y no mayores de 200.000 t: tres instalaciones.
- 4.º Para tráficos superiores a 200.000 t: cuatro instalaciones.

b) Volumen de operaciones comerciales.

Este criterio se ponderará atendiendo al valor medio del tráfico total de mercancías de los tres últimos años, procediéndose a asignar los siguientes valores:

- 1.º Para tráficos no superiores a 10.000.000 toneladas (t): una instalación.
- 2.º Para tráficos superiores a 10.000.000 t y no mayores de 20.000.000 t: dos instalaciones.
- 3.º Para tráficos superiores a 20.000.000 t y no mayores de 40.000.000 t: tres instalaciones.
- 4.º Para tráficos superiores a 40.000.000 t: cuatro instalaciones.

c) Superficie ocupada por cada puerto.

Para ponderar este criterio se atenderá a la superficie terrestre de la zona de servicio de cada puerto, correspondiendo los siguientes valores:

- 1.º Para superficies terrestres no superiores a 100 hectáreas (ha): una instalación.
- 2.º Para superficies terrestres superiores a 100 ha y no mayores de 250 ha: dos instalaciones.
- 3.º Para superficies terrestres superiores a 250 ha y no mayores de 500 ha: tres instalaciones.
- 4.º Para superficies terrestres superiores a 500 ha: cuatro instalaciones.

d) Situación estratégica y distancia a otros puertos.

Para valorar la situación estratégica de los puertos y la distancia entre ellos se tendrá en cuenta su ubicación respecto de las grandes rutas de navegación, Islas Canarias y Estrecho de Gibraltar, asignándose los siguientes valores:

- 1.º Puerto de Las Palmas y Puerto de Santa Cruz Tenerife, que están separados por una distancia superior a 50 millas náuticas: cinco instalaciones.
- 2.º Puerto de Bahía de Algeciras y Puerto de Ceuta, que están separados por una distancia inferior a 20 millas náuticas: tres instalaciones.
- 3.º Resto de los puertos: una instalación.

e) Incidencia de las operaciones de avituallamiento de combustibles en el tráfico de buques mercantes.

Para ponderar este criterio se relacionan dichas operaciones con el número medio de escalas de los últimos tres años que se producen en un puerto, con la siguiente asignación:

- 1.º Para número de escalas no superior a 500 buques anuales: una instalación.
- 2.º Para número de escalas superior a 500 y no mayor de 1.500 buques: dos instalaciones.
- 3.º Para número de escalas superior a 1.500 y no mayor de 3.000 buques: tres instalaciones.
- 4.º Para número de escalas superior a 3.000 y no mayor de 7.500 buques: cuatro instalaciones.
- 5.º Para número de escalas superior a 7.500 buques: cinco instalaciones.

En los puertos menores de los archipiélagos de Baleares y Canarias, por las especiales características de su tráfico interinsular el número de buques anuales a considerar para la tabla anterior se afectará del coeficiente 0,25.

Efectuada la ponderación de los criterios establecidos, el índice superior de los que resulten de la valoración de cada criterio determinará el número mínimo de instalaciones fijas para avituallamiento de combustible a incluir en la propuesta de la Autoridad portuaria.

En todo caso, las propuestas de las Autoridades portuarias deberán asegurar el cumplimiento de la normativa vigente sobre seguridad y medio ambiente.

Artículo 3. Convocatoria de concursos.

En el supuesto de que el número de instalaciones suministradoras de combustibles existentes en la zona de servicio del puerto fuese inferior al número mínimo establecido, la Autoridad portuaria, en el plazo de dos meses contados a partir de la fecha de la notificación de la aprobación que establezca el número mínimo de instalaciones, convocará, a fin de alcanzar el número mínimo de instalaciones fijas a que se refiere el artículo 2, los correspondientes concursos para la prestación del suministro en régimen de no exclusividad.

Una vez resueltos los concursos convocados, la Autoridad portuaria convocará nuevos concursos cuando cualquier empresa interesada solicite el otorgamiento de una nueva instalación de avituallamiento o cuando se modifiquen los mínimos que en su día se determinaron por haber cambiado significativamente las circunstancias condicionantes, en cuyo caso será preciso reiterar el procedimiento que establece el artículo 2 del presente Real Decreto.

En los pliegos de bases para la adjudicación de los concursos se fijarán los requisitos que deben cumplir los adjudicatarios y las condiciones de calidad, seguridad y protección medioambiental en las que debe efectuarse el suministro.

En los concursos se ponderarán favorablemente las proposiciones de quienes no sean titulares de otra instalación de suministro en ese puerto, y aquellas proposiciones que no impliquen suministro en exclusiva con el mismo operador al por mayor u operador del mismo grupo empresarial que el que suministre en exclusiva a otra u otras instalaciones fijas en el mismo puerto.

Artículo 4. *Otorgamiento de las concesiones.*

Las Autoridades portuarias, salvo que no exista superficie suficiente en la zona de servicio del puerto, existieran graves inconvenientes para la razonable explotación portuaria, o se comprometiera la seguridad de las instalaciones, del tráfico o de los usuarios del puerto, ofertarán suelo adecuado para el establecimiento de instalaciones para suministro de combustible a los buques, de conformidad con los usos determinados en el plan de utilización de los espacios portuarios y de acuerdo con lo establecido en el correspondiente plan especial de ordenación del espacio portuario, y tramitarán el otorgamiento de las concesiones en el plazo más breve posible. Estas actuaciones se coordinarán con los Ayuntamientos respectivos para el otorgamiento de las licencias pertinentes.

El otorgamiento de la concesión de ocupación del dominio público portuario llevará implícita la autorización de la actividad de avituallamiento, en la propia concesión o fuera de la misma, dentro de la zona de servicio del puerto, a través de medios flotantes o terrestres móviles, como gabarras o camiones cisterna.

La concurrencia de las circunstancias a las que se refiere el párrafo primero de este artículo, que impidan ofertar suelo adecuado para el establecimiento de instalaciones de suministro de combustible a buques, se justificará por las Autoridades portuarias ante Puertos del Estado.

Artículo 5. *Autorizaciones para el suministro sin instalaciones fijas.*

En relación con el suministro de combustible a buques mediante camiones cisterna, o medios a flote, como las gabarras, las Autoridades portuarias, en el plazo de tres meses contados a partir de la entrada en vigor de este Real Decreto, establecerán en cada puerto:

a) Los muelles e instalaciones y otros espacios de la zona de servicio del puerto en los que se podrá realizar este tipo de suministro.

b) Los buques que pueden ser suministrados por este sistema.

c) Condiciones de seguridad y de operación del suministro y requisitos de los suministradores.

Las Autoridades portuarias autorizarán el desempeño de la actividad de suministro mediante camiones cisterna

o medios a flote, como las gabarras, a todas las empresas que lo soliciten, siempre que cumplan estas condiciones y requisitos, sin perjuicio de las competencias que sobre esta materia correspondan a las Comunidades Autónomas y otras Administraciones competentes.

Artículo 6. *Pliegos de condiciones generales para el ejercicio de la actividad de suministro de combustible.*

El Ente público Puertos del Estado aprobará los pliegos de condiciones generales para el ejercicio de la actividad de suministro de combustible, de conformidad con lo previsto en el artículo 59 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Las concesiones y autorizaciones que otorgue la Autoridad portuaria se sujetarán a dichos pliegos, sin perjuicio de las condiciones concretas que determine cada Autoridad portuaria para el puerto o puertos de su competencia.

Disposición adicional primera. *Información a Puertos del Estado.*

Las Autoridades portuarias informarán anualmente al Ente público Puertos del Estado del cumplimiento de este Real Decreto.

Disposición adicional segunda. *Servicios contra incendios.*

El servicio contra incendios a buques a que se refiere el artículo 66.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debe tener en cuenta las nuevas instalaciones de avituallamiento para combustibles en el puerto que, de acuerdo con lo dispuesto en este Real Decreto, se autoricen, pudiendo imponerse al concesionario aquellas medidas preventivas que sean exigibles de acuerdo con la normativa aplicable.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 13 de septiembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

18327 *CORRECCIÓN de errores del Real Decreto 915/2002, de 6 de septiembre, sobre organización y funcionamiento de las Delegaciones de Defensa.*

Advertido error en el Real Decreto 915/2002, de 6 de septiembre, sobre organización y funcionamiento de las Delegaciones de Defensa, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 215, de 7 de septiembre de 2002, se procede a efectuar la oportuna rectificación:

En la página 32361, segunda columna, en la disposición adicional sexta, apartados a) y b), donde dice: «... Generales Jefes de las Zonas Militares de Ceuta y Melilla...», debe decir: «... Comandantes Generales de Ceuta y Melilla...».