

Convenio SOLAS

EDICIÓN REFUNDIDA DE 2024

Suplemento

Enero 2026

Tras la publicación de la edición refundida de 2024 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), el Comité de Seguridad Marítima ha adoptado las siguientes enmiendas en sus periodos de sesiones 106º, 107º y 108º:

Resolución	Enmiendas	Fecha de entrada en vigor	Página
MSC.520(106)	Convenio SOLAS Capítulo II-2 Construcción – Prevención, detección y extinción de incendios (Partes A y B)	1 enero 2026	2
MSC.522(106)	Protocolo de 1978 Apéndice Certificados	1 enero 2026	4
MSC.532(107)	Convenio SOLAS Capítulo II-1 Construcción – Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas (Partes A y A-1) Capítulo II-2 Construcción – Prevención, detección y extinción de incendios (Partes A y C) Capítulo V Seguridad de la navegación Capítulo XIV Medidas de seguridad para los buques que operen en aguas polares Apéndice Certificados	1 enero 2026	8
MSC.533(107)	Protocolo de 1978 Apéndice Certificados	1 enero 2026	15
MSC.534(107)	Protocolo de 1978 Apéndice Certificados	1 enero 2026	16
MSC.550(108)	Convenio SOLAS Capítulo II-2 Construcción – Prevención, detección y extinción de incendios (Partes B, C y G) Capítulo V Seguridad de la navegación	1 enero 2026	17

Resolución MSC.520(106)

adoptada el 10 de noviembre de 2022

Capítulo II-2

Construcción – prevención, detección y extinción de incendios

Parte A

Generalidades

Regla 1

Ámbito de aplicación

1 El párrafo 2.5 se sustituye por el siguiente:

«2.5 Los buques construidos antes del 1 de julio de 2012 también cumplirán lo dispuesto en la regla 10.10.1.2, adoptada mediante la resolución MSC.338(91), y en las reglas 4.2.1.6 a 4.2.1.8, enmendadas mediante la resolución MSC.520(106).»

Regla 3

Definiciones

2 Se añaden los párrafos nuevos siguientes a continuación del párrafo 58 existente, con las correspondientes notas a pie de página:

«59 *Caso confirmado (punto de inflamación)*: se trata del caso en que un laboratorio acreditado* analiza el punto de inflamación de una muestra representativa de conformidad con normas aceptables para la Organización† y comunica que es inferior a 60 °C.

* El laboratorio estará acreditado conforme a la norma ISO/IEC 17025:2017 o una norma equivalente para la realización del mencionado ensayo de punto de inflamación ISO 2719:2016.

† Norma ISO 2719:2016 – *Determination of flash point – Pensky-Martens closed cup method, Procedure A (for Distillate Fuels) or Procedure B (for Residual Fuels)*.

60 *Muestra representativa*: se trata de un espécimen del producto con características físicas y químicas idénticas a las características medias del volumen total muestreado.

61 *Combustible líquido*: está definido en la regla 1 del Anexo I del Convenio MARPOL, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978.»

Parte B

Prevención de incendios y explosiones

Regla 4

Probabilidad de ignición

3 Al final del párrafo 2.1.4, se suprime la palabra «y», y al final del párrafo 2.1.5, «.» se sustituye por «;».

4 Se añaden los siguientes subpárrafos nuevos a continuación del párrafo 2.1.5 existente, con las correspondientes notas a pie de página:

«.6 a los buques que transporten combustible líquido se les facilitará, antes de la toma de combustible, una declaración, firmada y certificada por el representante del proveedor del combustible líquido, de que el combustible líquido que se suministrará se ajusta a lo prescrito en el párrafo 2.1 de la presente regla y al método de ensayo utilizado para determinar el punto de inflamación. Una nota de entrega de combustible para el combustible líquido entregado al buque contendrá o bien el

punto de inflamación determinado de acuerdo con normas aceptables para la Organización* o una declaración de que la medición del punto de inflamación ha arrojado un valor igual o superior a 70 °C;†

* Norma ISO 2719:2016 – *Determination of flash point – Pensky-Martens closed cup method, Procedure A (for Distillate Fuels) or Procedure B (for Residual Fuels)*.

† Esta información podrá incluirse en la nota de entrega de combustible de conformidad con lo dispuesto en la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

- .7 los Gobiernos Contratantes se comprometen a garantizar que las autoridades competentes designadas por ellos informen a la Organización, para que esta lo comunique a los Gobiernos Contratantes y a sus Estados Miembros, de todos los casos confirmados (punto de inflamación) en los que los proveedores de combustible líquido no hayan cumplido lo prescrito en el párrafo 2.1 de la presente regla; y
- .8 los Gobiernos Contratantes se comprometen a garantizar que las autoridades competentes designadas por ellos tomen las medidas pertinentes contra los proveedores de combustible líquido que hayan entregado combustible líquido que no se ajuste a lo prescrito en el párrafo 2.1 de la presente regla.»



Resolución MSC.522(106)

adoptada el 10 de noviembre de 2022

Enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

Apéndice Certificados

El actual modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga se sustituye por el siguiente:

« Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo E)

(sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978,
con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____ (nombre del Estado)

por _____ (persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque _____

Número o letras distintivos _____

Puerto de matrícula _____

Arqueo bruto _____

Peso muerto del buque (toneladas métricas)² _____

Eslora del buque (regla III/3.12) _____

Número IMO³ _____

¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

² Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.

³ De conformidad con el Sistema integrado de asignación de un número IMO de identificación (resolución A.1215(34)).

Tipo de buque⁴

- Granelero
- Petrolero
- Buque tanque quimiquero
- Buque gasero
- Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en la que se colocó la quilla del buque o en la que su construcción se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en la que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante _____

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio, en su forma modificada por el Protocolo de 1978.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que se refiere a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
 - 2.2 que los dispositivos de salvamento y el equipo para los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate se han provisto de conformidad con las prescripciones del Convenio;
 - 2.3 que el buque va provisto de aparato lanzacabos de conformidad con las prescripciones del Convenio;
 - 2.4 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;
 - 2.5 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del *Reglamento internacional para prevenir los abordajes* en vigor;
 - 2.6 que en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las prescripciones pertinentes del Convenio;
 - 2.7 que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 / III/38 del Convenio; y
 - 2.8 que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos y medios de salvamento.⁴
- 3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1,⁵ dentro de los límites de la zona de tráfico _____
- 4 Que al implantar la regla I/6 b) el Gobierno ha instituido:
 - reconocimientos anuales obligatorios;
 - inspecciones fuera de programa.
- 5 Que se ha/no se ha⁴ expedido un Certificado de exención.

⁴ Táchese según proceda.

⁵ Véanse las enmiendas de 1983 al Convenio SOLAS (resolución MSC.6(48)), aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998 en el caso de los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables a bordo.

El presente certificado es válido hasta _____

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: _____
(dd/mm/aaaa)

Expedido en _____
(lugar de expedición del certificado)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado
para expedir el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)



Reconocimiento intermedio (para buques tanque de 10 años o más)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento intermedio efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio, en su forma modificada por el Protocolo de 1978, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del mismo.

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimientos anuales obligatorios o inspecciones fuera de programa

SE CERTIFICA que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 b) del Convenio, en su forma modificada por el Protocolo de 1978, y las recomendaciones pertinentes de la Organización.⁶

Reconocimiento anual obligatorio^{4, 7} Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Inspección fuera de programa⁴ Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

En virtud de las disposiciones de la regla I/14 del Convenio, en su forma modificada por el Protocolo de 1978, se prorroga la validez del presente certificado hasta _____.

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)



⁴ Táchese según proceda.

⁶ Véanse las Directrices para realizar los reconocimientos que se prescriben en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS, el Código internacional de quimiqueros y el Código internacional de gaseros (resolución A.560(14), enmendada mediante la resolución MSC.84(70), y los apartados aplicables de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2025 (A.1207(34)).

⁷ En lugar de un reconocimiento anual obligatorio puede hacerse un reconocimiento intermedio, pero no una inspección fuera de programa.»

Resolución MSC.532(107)

adoptada el 8 de junio de 2023

Capítulo II-1

Construcción – Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

Parte A

Generalidades

Regla 2

Definiciones

1 Se añaden los párrafos nuevos siguientes a continuación del párrafo 29 actual:

«30 *Dispositivo de izada*: todo equipo del buque de manipulación de la carga:

- .1 utilizado para las operaciones de embarque, traslado o descarga de la carga;
- .2 utilizado para elevar y bajar las tapas de escotilla de la bodega o los mamparos móviles;
- .3 utilizado como grúa para cámaras de máquinas;
- .4 utilizado como grúa para provisiones;
- .5 utilizado como grúa para la manipulación de conductos flexibles;
- .6 utilizado para la puesta a flote y la recuperación de los botes auxiliares y aplicaciones similares; y
- .7 utilizado como grúa para la manipulación por el personal.

31 *Chigre para operaciones de fondeo*: todo chigre destinado a soltar, levar y reposicionar las anclas y los cabos de amarre en las operaciones submarinas.

32 *Equipo suelto*: elemento del equipo de un buque mediante el cual se puede fijar una carga a un dispositivo de izada o a un chigre para operaciones de fondeo pero que no es parte esencial del dispositivo ni de la carga.

33 La expresión *instalados el 1 de enero de 2026 o posteriormente*, que figura en la regla 3-13, significa:

- .1 para los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de enero de 2026 o posteriormente, a bordo de dichos buques; o
- .2 para los buques que no sean los especificados en .1, incluidos los construidos antes del 1 de enero de 2009, la fecha contractual de entrega del dispositivo de izada o de los chigres para las operaciones de fondeo o, en ausencia de fecha contractual de entrega, la fecha de entrega efectiva del dispositivo de izada o de los chigres para las operaciones de fondeo al buque el 1 de enero de 2026 o posterior.»

Parte A-1

Estructura de los buques

2 Se añade la siguiente regla nueva a continuación de la regla II-1/3-12 actual, con las correspondientes notas a pie de página:

«Regla 3-13

Dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo

1 **Ámbito de aplicación**

1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente regla se aplicará a los dispositivos de izada y los chigres para operaciones de fondeo, y al equipo suelto utilizado con los dispositivos de izada y los chigres para operaciones de fondeo.

- 1.2** No obstante lo anterior, la presente regla no se aplica a:
- .1** los dispositivos de izada en los buques certificados como MODU;^{*}
 - .2** los dispositivos de izada utilizados en buques para la construcción mar adentro, por ejemplo, buques para la colocación/reparación de tuberías/cables o buques para las instalaciones mar adentro, incluidos los buques para las labores de desmantelamiento, que cumplan las normas aceptables para la Administración;
 - .3** el equipo mecánico integrado para abrir y cerrar las tapas de escotilla de la bodega; y
 - .4** los dispositivos de puesta a flote de los dispositivos de salvamento que cumplan lo dispuesto en el *Código internacional de dispositivos de salvamento* (Código IDS).
- 1.3** La Administración determinará hasta qué punto las disposiciones de los párrafos 2.1 y 2.4 no se aplican a los dispositivos de izada cuya carga de trabajo segura sea inferior a 1 000 kg.

2 Proyecto, construcción e instalación

- 2.1** Los dispositivos de izada instalados el 1 de enero de 2026 o posteriormente:
- .1** se proyectarán, construirán e instalarán de conformidad con las prescripciones de una sociedad de clasificación reconocida por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-1/1, o con las normas aceptables para la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente; y
 - .2** se someterán a pruebas de carga y se examinarán minuciosamente tras su instalación y antes de que se utilicen por primera vez, y tras reparaciones, modificaciones o alteraciones importantes.
- 2.2** Los chigres para operaciones de fondeo instalados el 1 de enero de 2026 o posteriormente se proyectarán, construirán, instalarán y someterán a prueba de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.[†]
- 2.3** Los dispositivos de izada instalados el 1 de enero de 2026 o posteriormente llevarán una marca permanente e irán provistos de pruebas documentales sobre la carga de trabajo segura (SWL).
- 2.4** Los dispositivos de izada instalados antes del 1 de enero de 2026 se someterán a prueba y se examinarán minuciosamente teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización[‡] y cumplirán lo dispuesto en el párrafo 2.3 en una fecha no posterior a la del primer reconocimiento de renovación que se realice el 1 de enero de 2026 o posteriormente.
- 2.5** Los chigres para operaciones de fondeo instalados antes del 1 de enero de 2026 se someterán a prueba y se examinarán minuciosamente teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización[†] en una fecha no posterior a la del primer reconocimiento de renovación que se realice el 1 de enero de 2026 o posteriormente.

3 Mantenimiento, operación, inspección y pruebas

Todos los dispositivos de izada y los chigres para operaciones de fondeo, con independencia de la fecha de su instalación, y todo el equipo suelto utilizado con dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo se someterán a pruebas operacionales, se examinarán minuciosamente, se inspeccionarán, se harán funcionar y se someterán a mantenimiento teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.^{†, ‡}

4 Dispositivos de izada y chigres para operaciones de fondeo defectuosos

A reserva de lo dispuesto en la regla I/11 c), aunque habrán de adoptarse todas las medidas razonables para mantener en buen estado de funcionamiento los dispositivos de izada, los chigres para operaciones de fondeo y el equipo suelto a los que se aplique la presente regla, el funcionamiento defectuoso de los mismos no se considerará un impedimento para que el buque pueda navegar ni motivo para causar demoras al buque en los puertos, siempre que el capitán adopte las medidas pertinentes para tener en cuenta el dispositivo de izada o el chigre para operaciones de fondeo defectuoso en la planificación y la ejecución de un viaje seguro.^{†, ‡}

^{*} Los buques certificados como MODU son los que se rijan por el Código MODU y que lleven a bordo un certificado del Código MODU expedido por la Administración o una organización reconocida. La disponibilidad de dicho certificado incluye las versiones electrónicas autorizadas que haya a bordo.

[†] Véanse las Directrices relativas a los chigres para operaciones de fondeo (MSC.1/Circ.1662).

[‡] Véanse las Directrices relativas a los dispositivos de izada (MSC.1/Circ.1663).»

Capítulo II-2 Construcción – Prevención, detección y extinción de incendios

Parte A Generalidades

Regla 1

Ámbito de aplicación

2 Prescripciones aplicables a los buques existentes

3 Se añade el nuevo párrafo 2.10 a continuación del párrafo 2.9 actual, con la correspondiente nota a pie de página:

«**2.10** Todos los buques construidos antes del 1 de enero de 2026 cumplirán lo dispuesto en la regla 10.11.2, adoptada mediante la resolución MSC.532(107), a más tardar en la fecha del primer reconocimiento* posterior al 1 de enero de 2026.

* Véase la Interpretación unificada de la expresión *primer reconocimiento* utilizada en reglas del Convenio SOLAS (MSC.1/Circ.1290).»

Parte C Control de incendios

Regla 10

Lucha contra incendios

4 Se añade la nueva sección 11 a continuación de la sección 10 actual:

«11 Restricciones con respecto a los agentes extintores de incendios

El objetivo del presente párrafo es proteger a las personas a bordo contra la exposición a las sustancias peligrosas utilizadas en la lucha contra incendios, así como reducir hasta un mínimo los efectos de los agentes extintores de incendios considerados perjudiciales para el medio ambiente.

11.1 Ámbito de aplicación

El presente párrafo se aplicará a los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente.

11.2 Generalidades

11.2.1 Una vez retiradas del buque, las sustancias prohibidas reguladas por el presente párrafo se depositarán en instalaciones de recepción en tierra adecuadas.

11.2.2 Estará prohibido utilizar o almacenar agentes extintores que contengan ácido sulfónico de perfluorooctano (PFOS).»

Capítulo V Seguridad de la navegación

Regla 2

Definiciones

5 Se añaden los siguientes párrafos nuevos a continuación del párrafo 7 actual, con las correspondientes notas a pie de página:

«8 Granelero: granelero según se define en la regla XII/1.1.*

9 Buque portacontenedores: buque destinado principalmente a transportar contenedores.†»

* Véase la Aclaración del término *granelero* y orientaciones para la aplicación de las reglas del Convenio SOLAS a los buques que transporten ocasionalmente cargas secas a granel y que no se consideren graneleros de conformidad con la regla XII/1.1 y el capítulo II-1 (resolución MSC.277(85)).

† Se entenderá que el significado del término *contenedor* es el mismo que se define y aplica en el *Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972* (Convenio CSC).»

Regla 18

Aprobación, reconocimientos y normas de funcionamiento de los sistemas y aparatos náuticos y del registrador de datos de la travesía

6 Se añade la siguiente referencia a la nota a pie de página correspondiente al párrafo 2:

«Normas de funcionamiento para los clinómetros electrónicos (resolución MSC.363(92)).»

Regla 19

Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo

2 Aparatos y sistemas náuticos de a bordo

7 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.12 después del párrafo 2.11 actual:

«2.12 Los buques portacontenedores y los graneleros de arqueado bruto igual o superior a 3 000, construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, estarán provistos de un clinómetro electrónico o de algún otro medio que permita determinar, mostrar en pantalla y registrar el movimiento de balance del buque.»

Capítulo XIV

Medidas de seguridad para los buques que operen en aguas polares

Regla 2

Ámbito de aplicación

8 La regla 2 se sustituye por la siguiente:

«Regla 2

Ámbito de aplicación

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplica a los siguientes buques que operen en aguas polares:*

* Véanse las Medidas de seguridad provisionales aplicables a los buques no certificados con arreglo al Convenio SOLAS que operen en aguas polares (resolución A.1137(31)).

.1 los buques certificados de conformidad con el capítulo I;

.2 los buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 m;

- .3 los yates de recreo de arqueado bruto igual o superior a 300 que no se dediquen al comercio; y
- .4 los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300, pero inferior a 500.

2 Los buques sujetos al párrafo 1.1 construidos antes del 1 de enero de 2017 cumplirán las prescripciones pertinentes del Código polar a más tardar en el primer reconocimiento intermedio, o en el reconocimiento de renovación, si este es anterior, con posterioridad al 1 de enero de 2018.

3 Los buques sujetos a los párrafos 1.2, 1.3 o 1.4 construidos antes del 1 de enero de 2026 cumplirán las prescripciones pertinentes de los capítulos 9-1 y 11-1 de la parte I-A del Código polar a más tardar el 1 de enero de 2027.

4 Al aplicar la parte I-A del Código polar, deberían tenerse en cuenta las orientaciones adicionales que figuran en la parte I-B del Código polar.

5 El presente capítulo no se aplicará a los buques que sean propiedad de un Gobierno Contratante o sean explotados por este y que se utilicen, por el momento, solo en servicios gubernamentales de carácter no comercial. Sin embargo, se recomienda a los buques que sean propiedad de un Gobierno Contratante o sean explotados por este y que se utilicen, por el momento, solo en servicios gubernamentales de carácter no comercial que, en la medida que sea razonable y factible, actúen de acuerdo con lo dispuesto en el presente capítulo.

6 Nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.»

Regla 3

Prescripciones para los buques a los que se les aplica el presente capítulo

9 *La regla 3 se sustituye por la siguiente:*

«Regla 3

Prescripciones para los buques certificados de conformidad con el capítulo 1

1 Los buques sujetos a la regla 2.1.1 *supra* cumplirán lo prescrito en las disposiciones relativas a la seguridad de la introducción y la parte I-A del Código polar y, además de satisfacer las prescripciones de las reglas I/7, I/8, I/9 y I/10 que les sean aplicables, serán objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo dispuesto en ese código.

2 Los buques sujetos a la regla 2.1.1 *supra* que cuenten con un certificado expedido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 estarán sujetos a la supervisión establecida en las reglas I/19 y XI-1/4. A tal fin, esos certificados serán considerados como certificados expedidos en virtud de las reglas I/12 o I/13.»

10 *Se añade la nueva regla siguiente a continuación de la actual regla 3:*

«Regla 3-1

Prescripciones para los buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 m, los yates de recreo de arqueado bruto igual o superior a 300 que no se dediquen al comercio y los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 pero inferior a 500

1 Los buques sujetos a las reglas 2.1.2, 2.1.3 o 2.1.4 en todos los viajes en la zona del Antártico y en aguas árticas más allá del límite exterior del mar territorial del Gobierno Contratante cuyo pabellón tienen derecho a enarbolar cumplirán lo dispuesto en los capítulos 9-1 y 11-1 de la parte I-A del Código polar, teniendo en cuenta la introducción y las disposiciones relacionadas con la seguridad de los párrafos 1.2, 1.4 y 1.5 del capítulo 1 de la parte I-A del Código polar.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, la Administración determinará en qué medida las disposiciones de las reglas 9-1.3.1 y 9-1.3.2 del capítulo 9-1 de la parte I-A del Código polar no se aplican a:

- .1 los buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 m; y
- .2 los buques de arqueado bruto igual o superior a 300 pero inferior a 500 que no realicen viajes internacionales.»

Apéndice Certificados

INVENTARIO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE (MODELO P)

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

11 En el cuadro correspondiente a «Pormenores de los dispositivos de salvamento», las entradas 10 a 10.2 se sustituyen por la siguiente:

« 10	Número de trajes de inmersión	»
------	-------------------------------	---

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

Tipo de buque

12 Se añade la nueva entrada siguiente a continuación de «Buque gasero»:
«Buque portacontenedores».

INVENTARIO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA (MODELO E)

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

13 En el cuadro correspondiente a «Pormenores de los dispositivos de salvamento», las entradas 9 a 9.2 se sustituyen por la siguiente:

« 9	Número de trajes de inmersión	»
-----	-------------------------------	---

3 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

14 En el cuadro correspondiente a «Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos», se añade la nueva entrada siguiente a continuación de la actual entrada 15 (Sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)):

« 16	Clinómetro electrónico	»
------	------------------------	---

Modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE CARGA

Tipo de buque

15 Se añade la nueva entrada siguiente a continuación de «Buque gasero»:
«Buque portacontenedores».

INVENTARIO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA (MODELO C)

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

16 En el cuadro correspondiente a «Pormenores de los dispositivos de salvamento», las entradas 9 a 9.2 se sustituyen por la siguiente:

« 9	Número de trajes de inmersión	»
-----	-------------------------------	---

5 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

17 En el cuadro correspondiente a «**Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos**», se añade la nueva entrada siguiente a continuación de la actual entrada 15 (**Sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente (BNWAS)**):

« 16	Clinómetro electrónico	»
------	------------------------	---



Resolución MSC.533(107)

adoptada el 8 de junio de 2023

Enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

Apéndice Certificados

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

Tipo de buque

- 1 A continuación de «Buque gasero» se añade la nueva entrada siguiente:
«Buque portacontenedores».



Resolución MSC.534(107)

adoptada el 8 de junio de 2023

Enmiendas al Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

Apéndice Certificados

Modelo de certificado de seguridad del equipo para buques de carga

Tipo de buque

- 1 *A continuación de «Buque gasero» se añade la nueva entrada siguiente:*
«Buque portacontenedores».

Modelo de certificado de seguridad para buques de carga

Tipo de buque

- 2 *A continuación de «Buque gasero» se añade la nueva entrada siguiente:*
«Buque portacontenedores».



Resolución MSC.550(108)

adoptada el 23 de mayo de 2024

Capítulo II-2

Construcción – Prevención, detección y extinción de incendios

Parte B

Prevención de incendios y explosiones

Regla 4

Probabilidad de ignición

2 Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables

2.1 Limitaciones en la utilización de hidrocarburos como combustible

1 Al final del párrafo 2.1.7, se suprime la palabra «y», y al final del párrafo 2.1.8, se sustituye «.» por «; y».

2 Se añade el siguiente subpárrafo nuevo a continuación del párrafo 2.1.8 actual:

«.9 el combustible líquido que se entregue y utilice a bordo de los buques no comprometerá la seguridad de los buques ni afectará negativamente al rendimiento de las máquinas ni será perjudicial para el personal.»

Parte C

Control de incendios

Regla 7

Detección y alarma

5 Protección de los espacios de alojamiento y de servicio y de los puestos de control

3 La enmienda correspondiente al párrafo 5.2 no afecta al texto en español.

4 La sección 5.5 existente (**Buques de carga**) se sustituye por la siguiente:

«5.5 Buques de carga

(Las prescripciones del párrafo 5.5 se aplicarán a los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente. Los buques construidos antes del 1 de enero de 2026 cumplirán las prescripciones del párrafo 5.5 previamente aplicables.)

Los espacios de alojamiento y de servicio y los puestos de control de los buques de carga estarán protegidos con un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios y/o un sistema automático de rociadores, detección de incendios y alarma contra incendios, dependiendo del método de protección adoptado de conformidad con lo dispuesto en la regla 9.2.3.1.

5.5.1 Método IC

Habrá un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios instalado y dispuesto de manera que detecte la presencia de humo en todos los pasillos, las escaleras y las vías de evacuación situados dentro de los espacios de alojamiento, y en todos los puestos de control y cámaras de control de carga.

5.5.2 Método IIC

Habrá un sistema automático de rociadores, detección de incendios y alarma contraincendios de tipo aprobado que cumpla las prescripciones pertinentes del Código de sistemas de seguridad contra incendios, instalado y dispuesto de manera que proteja los espacios de alojamiento, las cocinas y otros espacios de servicio, salvo los que no presenten un verdadero riesgo de incendio, tales como espacios perdidos, locales sanitarios, etc. Además, habrá un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios instalado y dispuesto de manera que permita detectar la presencia de humo en todos los pasillos, las escaleras y las vías de evacuación situados dentro de los espacios de alojamiento, y en todos los puestos de control y cámaras de control de carga.

5.5.3 Método IIIC

Habrá un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios instalado y dispuesto de manera que permita detectar la presencia de un incendio en todos los espacios de alojamiento y de servicio y la presencia de humo en los pasillos, las escaleras y las vías de evacuación situados dentro de los espacios de alojamiento, salvo los que no presenten un verdadero riesgo de incendio, tales como espacios perdidos, locales sanitarios, etc. Además, habrá un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios instalado y dispuesto de manera que permita detectar la presencia de humo en todos los pasillos, las escaleras y las vías de evacuación situados dentro de los espacios de alojamiento, y en todos los puestos de control y cámaras de control de carga.»

Regla 9

Contención del incendio

6 Protección de los contornos de los espacios de carga

5 *Se suprime el párrafo 6.1 y los párrafos posteriores se reenumeran como corresponda.*

Parte G

Prescripciones especiales

Regla 20

Protección de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada

6 *El título de la regla 20 se sustituye por el siguiente:*

«Regla 20

Protección de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial, espacios de carga rodada abiertos y cerrados, y cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos»

1 Finalidad

7 *El párrafo 1.1 se sustituye por el siguiente:*

«1 se proveerán sistemas de prevención de incendios para proteger adecuadamente al buque de los riesgos de incendio relacionados con los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, y las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos;»

2 Prescripciones generales

2.1 Ámbito de aplicación

8 *Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.1.3 a continuación del párrafo 2.1.2 actual:*

«2.1.3 Todos los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012, cumplirán también lo dispuesto en las reglas 20.4.1.6, 20.4.4 y 20.6.2.3, adoptadas mediante la resolución MSC.550(108).»

3 Precauciones contra la ignición de vapores inflamables en espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial

9 El párrafo 3.1.5 se sustituye por el siguiente:

«3.1.5 Aberturas permanentes

En los buques de carga las aberturas permanentes de los mamparos de cierre laterales, extremos y techos de los espacios estarán situadas de modo que un incendio en el espacio de carga no ponga en peligro las zonas de estiba y los puestos de embarco en las embarcaciones de supervivencia, ni los espacios de alojamiento, espacios de servicio y puestos de control de las superestructuras y casetas que estén encima de los espacios de carga.»

4 Detección y alarma

10 Se añade el siguiente nuevo párrafo a continuación del título actual de la sección 4 (**Detección y alarma**):

«Todos los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012, cumplirán las prescripciones del párrafo 4.1.6 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe el 1 de enero de 2028 o posteriormente.»

4.1 Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios

11 La sección 4.1 (**Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios**) se sustituye por la siguiente:

«4.1 Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios

(Las prescripciones de los párrafos 4.1.1 a 4.1.4 solo serán aplicables a los buques de pasaje construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente. Los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012, cumplirán las prescripciones del párrafo 4.1.6 y las prescripciones del párrafo 4.1 previamente aplicables. Las prescripciones del párrafo 4.1.5 se aplicarán a los buques de carga construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente. Los buques de carga construidos antes del 1 de enero de 2026 cumplirán las prescripciones del párrafo 4.1 previamente aplicables.)

4.1.1 En los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada se proveerá un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios identificable individualmente. El sistema cumplirá lo prescrito en el Código de sistemas de seguridad contra incendios.

4.1.1.1 El sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios permitirá detectar la presencia de humo y calor en los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada. La Administración podrá aceptar los detectores de calor lineales como sistema prescrito para la detección de calor. El sistema habrá de poder detectar rápidamente todo incendio que se declare. La ubicación de los detectores será la que la Administración juzgue satisfactoria, teniendo en cuenta los efectos de la ventilación y otros factores pertinentes. Después de instalado, el sistema se someterá a prueba en condiciones normales de ventilación, y su tiempo de respuesta total deberá ser satisfactorio a juicio de la Administración.

4.1.2 Si se utiliza un sistema fijo de cortina de agua en los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, se dispondrá un sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios direccionable a las mismas secciones del sistema de cortina de agua.

4.1.3 El sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios se proyectará con una interfaz de sistema que ofrezca una presentación lógica e inequívoca de la información, para permitir una comprensión y una toma de decisiones rápidas y correctas. En particular, la numeración de las secciones en el sistema de alarma coincidirá con la de las secciones de otros sistemas, como el sistema fijo de extinción de incendios a base de agua o el sistema de vigilancia por vídeo, de haberlos.

4.1.4 Se instalará un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios para la zona de la cubierta de intemperie destinada al transporte de vehículos. El sistema fijo de detección de incendios habrá de poder detectar rápidamente todo incendio que se declare en cualquier parte de la zona. El tipo de detectores, la separación entre ellos y su ubicación deberían ser los que la Administración juzgue satisfactorios, teniendo en cuenta los efectos de las condiciones meteorológicas, las obstrucciones debidas a la carga y otros factores pertinentes. Podrán utilizarse

diversas configuraciones para secuencias de operaciones específicas, tales como la carga o la descarga y durante el viaje, a fin de reducir las falsas alarmas.

4.1.5 En los buques de carga se proveerá un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios que cumpla lo prescrito en el Código de sistemas de seguridad contra incendios para los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada. El sistema fijo de detección de incendios habrá de poder detectar rápidamente todo incendio que se declare. El tipo de detectores, la separación entre ellos y su ubicación serán los que la Administración juzgue satisfactorios, teniendo en cuenta los efectos de la ventilación y otros factores pertinentes. Después de instalado, el sistema se someterá a prueba en condiciones normales de ventilación, y su tiempo de respuesta total deberá ser satisfactorio a juicio de la Administración.

4.1.6 En los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012, se dispondrá de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios que cumpla lo prescrito en el Código de sistemas de seguridad contra incendios en los espacios de categoría especial, los espacios de carga rodada abiertos y cerrados y los espacios para vehículos. El sistema fijo de detección de incendios habrá de poder detectar rápidamente todo incendio que se declare. El sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios permitirá detectar la presencia de humo y calor en todos los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada. En este contexto los detectores de calor cumplirán las prescripciones de separación y de zona de cobertura aplicables a los detectores de humo. Los detectores de calor solo se exigirán donde ya haya un detector de humo.»

4.3 Espacios de categoría especial

12 *El párrafo 4.3.1 se sustituye por el siguiente:*

«**4.3.1** En los espacios de categoría especial se mantendrá un sistema eficaz de patrullas de incendios.»

13 *Se añade la nueva sección 4.4 siguiente a continuación de la sección 4.3 actual (Espacios de categoría especial):*

«4.4 Vigilancia por vídeo

(Las prescripciones de los párrafos 4.4.1 y 4.4.2 se aplicarán a los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente. Los buques de pasaje con espacios para vehículos, espacios de categoría especial o espacios de carga rodada construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012, cumplirán las prescripciones de los párrafos 4.4.1 y 4.4.2 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se realice el 1 de enero de 2028 o posteriormente.)

4.4.1 En los buques de pasaje se dispondrá de un sistema eficaz de vigilancia por vídeo en los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, para la vigilancia continua de estos espacios. El sistema dispondrá de capacidad de reproducción inmediata de las imágenes para permitir la rápida identificación del lugar del incendio, en la medida de lo posible. Se instalarán cámaras para cubrir todo el espacio, a una altura suficiente para vigilar la carga y los vehículos tras el embarque de la carga.

4.4.2 Los vídeos grabados por este sistema de vigilancia se podrán reproducir en un puesto de mando con dotación permanente o en un centro de seguridad durante siete días como mínimo en el caso de las instalaciones en buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, o durante 24 h en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado existentes construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012. La correspondencia entre cualquier cámara de vídeo y la sección que abarque el sistema fijo de extinción de incendios a base de agua que proteja el espacio cubierto por dicha cámara se mostrará claramente cerca del monitor de vídeo. No es necesaria una vigilancia continua de las imágenes de vídeo por parte de la tripulación.»

5 Protección estructural contra incendios

14 *La sección 5 (Protección estructural contra incendios) se sustituye por la siguiente, con la correspondiente nota a pie de página:*

«5 Protección estructural contra incendios y disposición de las aberturas

(El presente párrafo se aplica a los buques de pasaje construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente. Los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2026 cumplirán las prescripciones del párrafo 5 previamente aplicables.)

5.1 Protección estructural contra incendios

5.1.1 En los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, los mamparos límite y las cubiertas de los espacios de categoría especial y de carga rodada estarán aislados conforme a la norma de clase «A-60». Sin embargo, cuando un espacio de las categorías (5), (9) y (10), definidas en la regla 9.2.2.3, se encuentre a un lado de la división, la norma se podrá reducir a la «A-0». Cuando los tanques de fueloil se encuentren debajo de un espacio de categoría especial, la integridad de la cubierta situada entre dichos espacios se podrá reducir a la de la norma «A-0».

5.1.2 Cuando un espacio de categoría especial o un espacio de carga rodada esté subdividido con cubiertas internas, la clasificación contra incendios de estas cubiertas se determinará en función de la capacidad y la disposición del sistema fijo de extinción de incendios a base de agua. Si el sistema fijo de extinción de incendios a base de agua no puede cubrir simultáneamente la zona aplicable por encima y por debajo de una cubierta determinada, esta cubierta será de norma «A-30», mientras que las rampas y puertas entre las cubiertas serán de acero y de un diseño lo más ajustado posible.

5.2 Disposición de las aberturas en los espacios de carga rodada y espacios de categoría especial

5.2.1 Las aberturas de los mamparos de cierre laterales, extremos y techos del espacio de carga rodada estarán situadas y dispuestas de modo que un incendio en el espacio de carga rodada no ponga en peligro:

- .1 las zonas de estiba de las embarcaciones de supervivencia;
- .2 los puestos de embarco y de reunión, incluido el acceso a estos; y
- .3 los espacios de alojamiento, los puestos de control y los espacios de servicio habitualmente ocupados de las superestructuras y casetas situadas sobre el espacio de carga rodada.

No se permiten aberturas en todas las cubiertas situadas directamente debajo de estos objetos y dentro de una distancia de seguridad mínima de 6,0 m, medida horizontalmente.

5.2.2 Esta prescripción no se aplica a las aberturas equipadas con dispositivos de cierre, como rampas y puertas. Las rampas y puertas serán de acero para todas las cubiertas situadas directamente debajo de los espacios de alojamiento, los puestos de control y los espacios de servicio habitualmente ocupados, y de clase «A-0» como mínimo para todas las cubiertas situadas directamente debajo de las embarcaciones de supervivencia, los puestos de embarco y los puestos de reunión.

5.2.3 No obstante, se aceptan aberturas en los espacios de carga rodada situados debajo de los espacios de alojamiento, los puestos de control y los espacios de servicio habitualmente ocupados cuando la integridad al fuego del costado del buque, incluidas ventanas y puertas, es «A-60» en los límites en una zona rectangular medida 6,0 m horizontalmente a proa y popa de las aberturas y, en sentido vertical, a dos cubiertas por encima de la cubierta que tiene las aberturas. Las ventanas «A-0» protegidas con un sistema basado en agua con un régimen de aplicación mínimo de 5,0 l/min/m² podrán aceptarse como equivalente a las ventanas «A-60». Las entradas de ventilación se proyectarán de modo que se reduzca al mínimo el riesgo de contaminación.*

* Véanse las reglas 5.2, 8.2, 9.7.1.5 y 20.3.1.4.

5.2.4 Se permiten las aberturas para la ventilación mecánica de los espacios de carga rodada y espacios de categoría especial por debajo de los espacios de alojamiento, los espacios de servicio y los puestos de control en las superestructuras si la abertura está protegida por un dispositivo de cierre, con una disposición de cierre que tenga pocas probabilidades de quedar inaccesible en caso de incendio en los espacios de carga rodada o que pueda cerrarse desde un lugar fácilmente accesible. El dispositivo de cierre será de acero u otro material piroresistente. Estas aberturas no están permitidas debajo de las embarcaciones de supervivencia, el generador de emergencia y las entradas de aire de la cámara o cámaras de máquinas.

5.2.5 No obstante lo anterior, las entradas de aire de las máquinas utilizadas para la propulsión principal del buque y la producción de energía y de energía de emergencia estarán en un lugar que reduzca al mínimo el riesgo de que se vean afectadas por un incendio en el espacio de carga rodada o el espacio de categoría especial.

5.3 Disposición de la cubierta de intemperie destinada al transporte de vehículos

5.3.1 Se adoptarán las disposiciones adecuadas de modo que un incendio de máximas proporciones en las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos no ponga en peligro:

- .1 las zonas de estiba de las embarcaciones de supervivencia;
- .2 los puestos de embarco y de reunión, incluido el acceso a estos; y

- .3 los espacios de alojamiento, los puestos de control y los espacios de servicio habitualmente ocupados de las superestructuras y casetas que sean adyacentes a la cubierta de intemperie.

5.3.2 Se adoptarán disposiciones adecuadas que proporcionen una distancia de seguridad, medida horizontalmente, desde los carriles designados para vehículos, de más de 6,0 m, hasta los espacios de alojamiento, los puestos de control y los espacios de servicio habitualmente ocupados de las superestructuras y casetas que sean adyacentes a la cubierta de intemperie.

5.3.3 La distancia de seguridad se podrá reducir a 3,0 m cuando los límites, incluidas las ventanas y las puertas, dentro de 6,0 m, tengan integridad «A-60». Como alternativa, podrán aceptarse como equivalentes los límites «A-0» protegidos por un sistema basado en agua con un régimen de aplicación mínimo de 5,0 l/min/m².

5.3.4 Las embarcaciones de supervivencia y los puestos de embarco, así como el acceso a ellos, estarán protegidos con una distancia de seguridad superior a 12,0 m. Las distancias de seguridad se medirán en sentido horizontal.

5.3.5 No obstante lo anterior, las entradas de aire de las máquinas utilizadas para la propulsión principal del buque y la producción de energía y de energía de emergencia estarán en un lugar que reduzca al mínimo el riesgo de verse afectadas por un incendio en la cubierta de intemperie destinada al transporte de vehículos.»

6 Extinción de incendios

6.1 Sistemas fijos de extinción de incendios

15 *El párrafo explicativo situado a continuación del título de la actual sección 6.1 (Sistemas fijos de extinción de incendios) se sustituye por el siguiente:*

«(Las prescripciones de los párrafos 6.1.1 y 6.1.2 serán aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 2014 o posteriormente. Los buques construidos antes del 1 de julio de 2014 cumplirán las prescripciones previamente aplicables de los párrafos 6.1.1 y 6.1.2. Las prescripciones de los párrafos 6.2.1 y 6.2.2 se aplicarán a los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente. Los buques de pasaje con espacios para vehículos, espacios de categoría especial o espacios de carga rodada construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012, cumplirán las prescripciones del párrafo 6.2.3 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se realice el 1 de enero de 2028 o posteriormente.)»

16 *Se añade la siguiente nueva sección 6.2 a continuación de la sección 6.1 actual (Sistemas fijos de extinción de incendios), y la sección posterior (Extintores portátiles) y sus párrafos se renumeran como corresponda:*

«6.2 Sistema fijo de extinción de incendios a base de agua en las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos

6.2.1 En los buques de pasaje se instalará un sistema fijo de extinción de incendios a base de agua con cañones para cubrir las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos. El cañón o cañones cumplirán lo dispuesto en el Código de sistemas de seguridad contra incendios.

6.2.2 En los buques de pasaje se dispondrá de un sistema de desagüe cuando se instale un sistema fijo de extinción de incendios a base de agua para cubrir las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos. El sistema tendrá las dimensiones necesarias para eliminar como mínimo el 125 % de la capacidad combinada de los cañones de agua y del número requerido de lanzas de manguera contra incendios.

6.2.3 En los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2026, incluidos los construidos antes del 1 de julio de 2012, se instalará un sistema fijo de extinción de incendios a base de agua con cañones para proteger las zonas de las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos. Los cañones se colocarán en lugares que permitan una protección sin obstáculos de los vehículos en la zona de la cubierta de intemperie utilizada para el transporte de vehículos, en la medida de lo posible. El funcionamiento de los cañones se garantizará mediante vías de acceso seguras o un sistema de telemando que no se vean afectados por un incendio en la zona protegida por el cañón en cuestión. La capacidad de cada cañón será como mínimo de 1 250 l/min. La Administración podrá permitir caudales inferiores cuando el caudal exigido resulte poco práctico por el tamaño y la disposición del buque. La Administración podrá permitir también disposiciones alternativas para los buques que ya hayan instalado un sistema fijo de extinción de incendios a base de agua con cañones antes del 1 de enero de 2026.»

17 *Bajo la sección renumerada 6.3 (Extintores portátiles), en el encabezamiento del párrafo renumerado 6.3.2, la referencia al párrafo «6.2.1» se sustituye, por consiguiente, por «6.3.1» como sigue:*

«6.3 Extintores portátiles

6.3.2 Además de lo dispuesto en el párrafo 6.3.1, en todos los espacios para vehículos, espacios de carga rodada y espacios de categoría especial destinados al transporte de vehículos de motor que lleven combustible en sus depósitos para su propia propulsión, se proveerán los siguientes dispositivos de extinción de incendios:»

18 *Se añade la siguiente nueva sección 7 a continuación de la sección 6 existente (Extinción de incendios), con las correspondientes notas a pie de página:*

«7 Adopción de decisiones

(Las prescripciones del párrafo 7 se aplicarán a los buques de pasaje construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente.)

En los buques de pasaje, los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada que tengan instalados sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión dispondrán de una señalización y un marcado adecuados en el techo del compartimiento y en los mamparos y en los límites verticales para que se puedan identificar fácilmente las secciones del sistema fijo de extinción de incendios. La señalización y el marcado se adaptarán a los patrones habituales del movimiento de la tripulación, teniendo en cuenta que no deberían quedar obstruidos por la carga o las instalaciones fijas. Las señales de los números de sección serán de material fotoluminiscente.* La numeración de la sección indicada dentro del espacio se corresponderá con la de la identificación de las válvulas y con la del centro de seguridad o la del puesto de control con dotación permanente.

* Véase el capítulo 11 del Código SSCI para la evaluación y la prueba del material fotoluminiscente.»

Regla 23

Centros de seguridad en los buques de pasaje

6 Control y supervisión de los sistemas de seguridad

19 *El párrafo 6.10 se sustituye por el siguiente:*

«10 sistema de detección de incendios y de alarma contraincendios;»

Capítulo V Seguridad de la navegación

Regla 31

Mensajes de peligro

20 *Se intercalan los siguientes párrafos nuevos a continuación del párrafo 1 existente, con la correspondiente nota a pie de página:*

2.1 El capitán de todo buque implicado en la pérdida de un contenedor o contenedores de carga comunicará los pormenores de dicho suceso por los medios apropiados, sin demora y con el mayor detalle posible, a los buques que se encuentren en las proximidades, al Estado ribereño más cercano y también al Estado de abanderamiento.

2.2 En caso de que el buque a que se hace referencia en el párrafo 2.1 sea abandonado, o en caso de que la notificación procedente de ese buque esté incompleta o no pueda recibirse, la compañía, tal como se define en la regla IX/1.2, asumirá, en la mayor medida posible, las obligaciones que, con arreglo a lo dispuesto en la presente regla, recaen en el capitán.

2.3 El Estado de abanderamiento, una vez informado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.1, informará a la Organización de la pérdida del contenedor o contenedores de carga.*

* Véase la Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) (resolución A.1074(28)).

2.4 El capitán de todo buque que observe un contenedor o contenedores de carga a la deriva en el mar comunicará los pormenores de dicha observación por los medios apropiados, sin demora y con el mayor detalle posible, a los buques que se encuentren en las proximidades y al Estado ribereño más cercano.»

21 *Los actuales párrafos 2, 3 y 4 pasan a ser los párrafos 3, 4 y 5, respectivamente.*

Regla 32

Información que ha de figurar en los mensajes de peligro

22 *Se intercala el siguiente nuevo párrafo a continuación del párrafo 2 existente (Ciclones tropicales (tempestades)):*

«**3** Pérdida u observación de contenedor(es) de carga:

.1 Pérdida de contenedor(es) de un buque:

Se reconoce que es posible que, en el momento de la notificación inicial, no estén disponibles todos estos elementos de información. Por lo tanto, el capitán deberá notificar toda información subsiguiente y/o adicional lo antes posible tras la notificación inicial. La notificación incluirá lo siguiente:

.1 Información general:

- tipo de notificación: Pérdida de contenedor(es) de carga de un buque;
- hora (tiempo universal coordinado) y fecha;
- identidad del buque (número IMO/nombre/distintivo de llamada/ISM);
- de: el capitán del buque, o datos de contacto del representante del capitán que notifica en su nombre;
- a: Estado ribereño más cercano donde ocurrió el suceso y Estado de abanderamiento; y
- número de mensaje: En orden cronológico si se envían otros mensajes de pérdida de contenedores de carga después del primero.

Se llevará a cabo una inspección exhaustiva tan pronto como sea posible, seguro y viable. Se verificará el número o el número estimado de contenedores de carga perdidos. Se enviará un mensaje que contenga este número verificado, que se marcará como «final», y se enviará a los mismos destinatarios.

.2 Informe de situación:*

Situación en latitud y longitud o demora verdadera y distancia, en millas marinas, desde un punto claramente identificado (cuando sea posible)

- situación del buque en el momento de la pérdida del contenedor o contenedores de carga; o
- si se desconoce la situación del buque en el momento de la pérdida del contenedor o contenedores de carga, la situación estimada del buque en el momento de la pérdida de los contenedores de carga; o
- si no se conoce o no se puede determinar la situación estimada del buque en el momento de la pérdida del contenedor o contenedores, la situación del buque en el momento en que se descubrió la pérdida.

.3 Número total o estimado de contenedores de carga perdidos, según proceda.

.4 Tipo de mercancías en el contenedor o los contenedores de carga:

- mercancías peligrosas: Sí/No;
- número ONU (si se conoce).

.5 Descripción del contenedor o contenedores de carga perdidos, en la medida en que esté disponible y sea posible:

- .1** Dimensiones del contenedor o contenedores de carga (por ejemplo, 20 pies).
- .2** Tipo(s) de contenedor(es) de carga (por ejemplo, frigorífico).
- .3** Número o número estimado de contenedores de carga vacíos.

* Si se dispone de él, se puede utilizar un sistema de ayudas mecánicas, electrónicas y/o visuales que permita informar casi en tiempo real del lugar en que se perdió el contenedor o contenedores de carga.

- .6 El capitán puede proporcionar información adicional, si está disponible y es posible, por ejemplo, entre otra:
 - descripción de la carga según el manifiesto de mercancías peligrosas (si procede);
 - descripción de cualquier derrame de carga;
 - dirección y velocidad del viento;
 - dirección y velocidad de las corrientes marinas;
 - dirección y velocidad estimadas de la deriva de los contenedores de carga perdidos; y
 - estado del mar y altura de las olas.
- .2 Observación de contenedor(es) de carga a la deriva en el mar:
 - .1 Información general:
 - tipo de notificación: observación de contenedor(es) de carga a la deriva en el mar;
 - hora (tiempo universal coordinado) y fecha;
 - identidad del buque (número IMO/nombre/distintivo de llamada/ISMM);
 - de: el capitán del buque; y
 - a: Estado ribereño más cercano a la situación de la observación.
 - .2 Notificación de situación:
Hora (tiempo universal coordinado), fecha y situación del contenedor o contenedores de carga observados en latitud y longitud, o demora verdadera y distancia en millas marinas desde un punto de referencia claramente identificado (cuando sea posible)
 - .3 Número total de contenedores de carga observados.
 - .4 El capitán puede proporcionar información adicional, si está disponible y es posible, por ejemplo, entre otra:
 - dimensiones del contenedor o contenedores de carga (por ejemplo, 20 pies);
 - tipo(s) de contenedor(es) de carga (por ejemplo, frigorífico);
 - descripción de cualquier derrame de carga;
 - dirección y velocidad del viento;
 - dirección y velocidad de las corrientes marinas;
 - dirección y velocidad estimadas de la deriva de los contenedores de carga observados; y
 - estado del mar y altura de las olas».

23 *Los actuales párrafos 3, 4 y 5 pasan a ser los párrafos 4, 5 y 6, respectivamente.*