

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
92º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 92/26/Add.2
4 julio 2013
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE
A SU 92º PERIODO DE SESIONES**

Se adjuntan los anexos 25 y 31 a 39 del informe del Comité de seguridad marítima correspondiente a su 92º periodo de sesiones (MSC 92/26).



LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 25 TEXTO REFUNDIDO DE LAS REGLAS DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977 (EL ACUERDO)
- ANEXO 31 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICOS DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y LOS BOTES DE RESCATE, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA
- ANEXO 32 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 33 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)
- ANEXO 34 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))
- ANEXO 35 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/29 DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 36 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS, 2011 (CÓDIGO ESP 2011)
- ANEXO 37 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE RECOMENDACIONES PARA LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO
- ANEXO 38 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO
- ANEXO 39 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

(Véase el documento MSC 92/26/Add.1 para los anexos 1 a 16, 18 a 24 y 26 a 30, y el documento MSC 92/26/Add.3 para los anexos 17 y 40 a 46)

ANEXO 25

REGLAS INTERNACIONALES PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS

TEXTO REFUNDIDO DE LAS REGLAS DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977 (EL ACUERDO)

REGLAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1

Ámbito de aplicación

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del presente anexo serán aplicables a los buques nuevos.
- 2) A efectos del presente protocolo,¹ la Administración podrá decidir utilizar en todos los capítulos los siguientes valores de arqueo bruto en vez de los valores de eslora (L) como base de medida:
 - a) un arqueo bruto de 300 se considerará equivalente a una eslora (L) de 24 m;
 - b) un arqueo bruto de 950 se considerará equivalente a una eslora (L) de 45 m;
 - c) un arqueo bruto de 2 000 se considerará equivalente a una eslora (L) de 60 m; y
 - d) un arqueo bruto de 3 000 se considerará equivalente a una eslora (L) de 75 m.
- 3) Las Partes que se acojan a la posibilidad prevista en el párrafo 2) comunicarán a la Organización las razones de dicha decisión.
- 4) Si una Parte ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en los capítulos VII, VIII, IX y X en los buques existentes, la Parte podrá, siguiendo un plan, implantar progresivamente las disposiciones del capítulo IX durante un periodo de no más de 10 años y las disposiciones de los capítulos VII, VIII y X durante un periodo de no más de cinco años.

¹ De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, se entenderá que toda referencia hecha a "el presente protocolo" o a "el Convenio" respectivamente, constituye una referencia al Acuerdo.

5) Las Partes que se acojan a la posibilidad prevista en el párrafo 4) deberán, en su primera comunicación a la Organización:

- a) indicar las disposiciones de los capítulos VII, VIII, IX y X que se implantarán progresivamente;
- b) explicar las razones de la decisión adoptada en virtud del párrafo 4);
- c) describir el plan para la implantación progresiva, que no tendrá una duración de más de cinco o 10 años, según proceda; y
- d) en comunicaciones posteriores sobre la aplicación de este protocolo, describir las medidas adoptadas con miras a dar efecto a las disposiciones del Protocolo, y los avances logrados de acuerdo con los plazos establecidos.

6) La Administración podrá eximir a un buque de los reconocimientos anuales, según lo especificado en las reglas 7 1) d) y 9 1) d), si considera que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta de la zona de operaciones del buque y el tipo de buque.

Regla 2

Definiciones

1) *Buque nuevo* es un buque respecto del cual, en la fecha de entrada en vigor del presente protocolo o posteriormente:

- a) se adjudica el oportuno contrato de construcción o de transformación importante; o
- b) adjudicado el contrato de construcción o de transformación importante antes de la fecha de entrada en vigor del presente protocolo, la entrega se produce tres años después de dicha fecha de entrada en vigor o aun más tarde;
- c) en ausencia de un contrato de construcción:
 - i) se haya colocado la quilla; o
 - ii) haya comenzado una fase de la construcción que permita identificar ésta como propia de un buque concreto; o
 - iii) haya comenzado una fase de montaje que suponga la utilización de, cuando menos, 50 toneladas del total estimado de material estructural o el 1 % de dicho total, si este segundo valor es menor.

2) *Buque existente* es un buque pesquero que no es un buque nuevo.

3) *Aprobado* significa aprobado por la Administración.

4) *Tripulación* es el conjunto del patrón y el personal empleado u ocupado a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo.

5) La *eslora (L)* se considerará como igual al 96 % de la eslora total en una flotación correspondiente al 85 % del puntal de trazado mínimo medido desde la línea de quilla, o a la

eslora que haya de la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

6) Las *perpendiculares de proa y popa* se medirán en los extremos de proa y popa de la eslora (L). La perpendicular de proa coincidirá con la cara proel de la roda en la flotación que se tome como referencia para medir la eslora.

7) *Manga (B)* es la manga máxima del buque medida en el centro de éste hasta la línea de trazado de la cuaderna si el buque es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el buque es de forro hecho con cualquier otro material.

8) a) *Puntal de trazado* es la distancia vertical medida desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo en su intersección con el costado.

b) En los buques cuya regala sea redondeada el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta con la chapa de cierre lateral del forro, prolongándose las líneas como si la regala fuera de diseño angular.

c) Cuando la cubierta de trabajo tenga saltillo y su parte elevada se extienda por encima del punto en que se haya de determinar el puntal de trazado, éste se medirá hasta una línea de referencia que esté en la prolongación ideal de la parte inferior de la cubierta paralela a la parte elevada.

9) El *puntal (D)* es el puntal de trazado en el centro del buque.

10) *Máxima flotación de servicio* es la flotación correspondiente al calado máximo de servicio admisible.

11) *Centro del buque* es el punto medio de L.

12) *Sección central* es la sección del casco definida por la intersección de la superficie de trazado del casco con un plano vertical perpendicular a los planos de flotación y diametral que pasan por el centro del buque.

13) *Línea de quilla* es la línea paralela a la pendiente de la quilla que pasa en el centro del buque por:

a) el canto superior de la quilla o por la línea de intersección del canto interior de las planchas del forro con la quilla, si se trata de una quilla de barra que se extienda por encima de dicha línea en los buques de forro metálico; o

b) el canto inferior del alefriz de la quilla en los buques con casco de madera o de construcción mixta; o

c) la intersección de la prolongación ideal del contorno exterior del fondo del casco con el eje longitudinal en los buques cuyo forro no sea de madera ni metálico.

14) *Cubierta de trabajo* es, en general, la cubierta completa más baja de las que quedan por encima de la máxima flotación de servicio, desde la cual se realizan las faenas de pesca. En los buques que tengan dos o más cubiertas completas la Administración podrá aceptar como cubierta de trabajo una cubierta inferior, a condición de que dicha cubierta esté situada por encima de la máxima flotación de servicio.

15) *Superestructura* es toda estructura situada en la cubierta de trabajo y provista de techo, que se extienda de banda a banda del buque, o cuya chapa de cierre lateral, situada más al interior que la chapa del casco, no diste de ésta más de 0,04B.

16) *Superestructura cerrada* es toda superestructura en la que:

- a) los mamparos de cierre sean eficientes por sus características de construcción;
- b) las aberturas de acceso que pueda haber en tales mamparos tengan puertas estancas a la intemperie accionables desde ambos lados, permanentemente unidas al mamparo y de una resistencia equivalente a la del mamparo no perforado; y
- c) las demás aberturas de los laterales o extremos de la superestructura vayan provistas de medios de cierre eficientes y estancos a la intemperie.

No se considerará que un puente o una toldilla son superestructuras cerradas a menos que en su interior, para que la tripulación pueda llegar a los espacios de máquinas y a otros lugares de trabajo, se disponga un acceso constituido por medios distintos de las aberturas de los mamparos y disponibles siempre que éstas estén cerradas.

17) *Cubierta de superestructura* es la cubierta, completa o parcial, que forme el techo de una superestructura, caseta u otra estructura situadas a una altura no inferior a 1,8 m por encima de la cubierta de trabajo. Cuando esa altura sea inferior a 1,8 m, el techo de tales casetas o estructuras será considerado del mismo modo que la cubierta de trabajo.

18) *Altura de una superestructura* o de otra estructura es la distancia vertical mínima que media entre el canto superior de los baos de la cubierta de la superestructura o estructura de que se trate y el canto superior de los baos de la cubierta de trabajo.

19) *Estanco a la intemperie* significa que, cualquiera que sea el estado de la mar, el agua no penetrará en el buque.

20) El término *estanco* se aplica a todo componente estructural que, sometido a la altura de agua para la cual ha sido proyectado, impide el paso de agua a su través en cualquier dirección.

21) *Mamparo de colisión* es el mamparo estanco que llega a la cubierta de trabajo en la sección de proa del buque y satisface las siguientes condiciones:

- a) Estar ubicado de modo que diste de la perpendicular de proa:
 - i) no menos de 0,05 L ni más de 0,08 L en los buques de eslora igual o superior a 45 m;

- ii) no menos de 0,05 L ni más de 0,05 L más 1,35 m en los buques de eslora inferior a 45 m, salvo que la Administración autorice otra ubicación;
 - iii) en todo caso, un mínimo de 2,0 m.
- b) Cuando cualquier parte de la obra viva se extienda a proa de la perpendicular de proa, como v.g. hace una proa de bulbo, la distancia estipulada en el apartado a) del presente párrafo se medirá desde el punto medio de la prolongación que sobresalga de la perpendicular de proa o desde un punto situado a proa de la perpendicular de proa que diste de ésta 0,015 L, si esta dimensión es menor.
- c) El mamparo podrá presentar bayonetas o nichos a condición de que éstos no rebasen los límites fijados en el apartado a) del presente párrafo.

22) *Arqueo bruto* es el arqueo bruto calculado de conformidad con el reglamento para la determinación del arqueo que figura en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o cualquier instrumento que lo enmiende o lo sustituya.

23) *Fecha de vencimiento anual* es el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate.

Regla 3

Exenciones

1) La Administración podrá eximir a cualquier buque que presente características de índole innovadora del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones de los capítulos II, III, IV, V, VI y VII, si la aplicación de las mismas pudiera dificultar seriamente la investigación encaminada a perfeccionar las mencionadas características y su incorporación a los buques. No obstante, el buque que se halle en ese caso habrá de cumplir las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque.

2) Las exenciones de lo prescrito en el capítulo IX se indican en la regla IX/3, y las de lo prescrito en el capítulo X se indican en la regla X/2.

3) La Administración podrá eximir a cualquier buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón de cualquiera de las prescripciones de este anexo si considera que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta del tipo de buque, las condiciones meteorológicas y la ausencia de riesgos generales de navegación, siempre que:

- a) el buque cumpla las prescripciones de seguridad que a juicio de dicha Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque y de las personas a bordo;
- b) el buque opere exclusivamente en:
 - i) una zona común de pesca establecida en áreas marinas contiguas bajo la jurisdicción de Estados vecinos que han establecido esa zona, con respecto a buques que tengan derecho a enarbolar sus pabellones, sólo en la medida y bajo las

condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto, de conformidad con el derecho internacional; o

ii) la zona económica exclusiva del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o si ese Estado no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial, determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado; o

iii) la zona económica exclusiva, o un área marina bajo la jurisdicción de otro Estado, o en una zona común de pesca de conformidad con un acuerdo entre los Estados de que se trate de conformidad con el derecho internacional, sólo en la medida y bajo las condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto; y

c) la Administración notifique al Secretario General los términos y las condiciones en las cuales se concede la exención en virtud de este párrafo.

4) La Administración que conceda cualquier exención en virtud del párrafo 1) o 2) comunicará a la Organización los detalles de la misma en la medida necesaria para confirmar que se mantiene un nivel de seguridad adecuado y la Organización distribuirá dichos datos a las Partes con fines informativos.

Regla 4

Equivalencias

1) Cuando las presentes reglas estipulen la instalación o el emplazamiento en un buque de algún accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se tome alguna disposición particular, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se tome cualquier otra disposición en dicho buque, si después de haber realizado pruebas o utilizado otro procedimiento conveniente, estima que los mencionados accesorio, material, dispositivo o aparato, de cierto tipo, o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos por las presentes reglas.

2) Toda Administración que, en concepto de sustitución, autorice el uso de algún accesorio, material, dispositivo o aparato de cierto tipo, o la adopción de una disposición, comunicará a la Organización los correspondientes pormenores junto con un informe acerca de las pruebas que se hayan podido efectuar, y la Organización transmitirá estos datos a las demás Partes para conocimiento de sus funcionarios.

Regla 5

Reparaciones, reformas y modificaciones

1) Todo buque en que se efectúen reparaciones, reformas, modificaciones y la consiguiente instalación de equipo, seguirá satisfaciendo cuando menos las prescripciones que ya le eran aplicables antes.

2) Las reparaciones, reformas y modificaciones de gran importancia y la consiguiente instalación de equipo satisfarán las prescripciones aplicables a un buque nuevo sólo en lo referente a tales reparaciones, reformas y modificaciones, y en la medida en que la Administración estime razonable y factible.

Regla 6

Inspección y reconocimiento

1) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

2) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el párrafo 1) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

- a) exigir la realización de reparaciones en el buque; y
- b) realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

3) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo.

4) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

Regla 7

Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo

1) Los dispositivos de salvamento y otro equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a) serán objeto de los reconocimientos que se indican a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 13 2), 5) y 6);
- c) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d). La Administración también podrá decidir que el reconocimiento periódico deberá llevarse a cabo dentro de los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
- d) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
- e) un reconocimiento adicional, general o parcial según dicten las circunstancias, después de realizadas las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 10, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque cumple totalmente lo dispuesto en las presentes reglas, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor y en las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.

2) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo 1) se realizarán del modo siguiente:

- a) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento salvo las instalaciones radioeléctricas, los aparatos náuticos de a bordo y los medios de embarco para prácticos y demás equipo a los que sean aplicables los capítulos II, III, IV, V, VI, VII, VIII y X, a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio al que el buque esté destinado. Los planos del sistema de lucha contra incendios, las publicaciones náuticas, las luces, las marcas y los medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas y, cuando proceda, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

- b) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección del equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a) a fin de garantizar que cumple las prescripciones pertinentes de las presentes reglas, del Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, que se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que el buque esté destinado; y
- c) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general del equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a), a fin de garantizar que ha sido mantenido de conformidad con lo dispuesto en la regla 10 1) y que continúa siendo satisfactorio para el servicio a que esté destinado el buque.

3) Los reconocimientos periódico y anual a que se hace referencia en los párrafos 1) c) y 1) d) se consignarán en el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

Regla 8

Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas

1) Las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, de los buques a los que sean aplicables los capítulos VII y IX serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 13 2), 5) y 6);
- c) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; o un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero. La Administración también podrá decidir que el reconocimiento periódico deberá llevarse a cabo dentro de los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
- d) un reconocimiento adicional, general o parcial, según dicten las circunstancias, después de realizadas las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 10, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque cumple totalmente lo dispuesto en las presentes reglas, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y en las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.

2) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo 1) se realizarán del modo siguiente:

- a) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección de las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas; y
- b) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección de las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas.

3) Los reconocimientos periódicos a que se hace referencia en el párrafo 1) c) se consignarán en el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

Regla 9

Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo

1) La estructura, las máquinas y el equipo (que no sean los elementos tratados en las reglas 7 y 8) a los que se hace referencia en el párrafo 2) a)) serán objeto de los reconocimientos e inspecciones indicados a continuación:

- a) un reconocimiento inicial, incluida una inspección de la obra viva del buque, antes de que éste entre en servicio;
- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 13 2), 5) y 6);
- c) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda fecha de vencimiento anual o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d). La Administración también podrá decidir que el reconocimiento intermedio deberá llevarse a cabo dentro de los tres meses posteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
- d) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
- e) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante cada periodo de cinco años, salvo cuando sea aplicable la regla 13 5). Cuando sea aplicable la regla 13 5), este periodo de cinco años podrá ser prorrogado de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre cualquiera de estas dos inspecciones no excederá de 36 meses; y
- f) un reconocimiento adicional, general o parcial según dicten las circunstancias, después de realizadas las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 10, o siempre que se efectúen

reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque cumple totalmente lo dispuesto en las presentes reglas, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y en las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.

2) Los reconocimientos y las inspecciones a que se hace referencia en el párrafo 1) se realizarán del modo siguiente:

- a) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, las máquinas y el equipo del buque. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales, los escantillones y la calidad y la terminación de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y demás equipo cumplen lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio al que el buque esté destinado, y que se ha facilitado la necesaria información relativa a la estabilidad;
- b) el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a), a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio al que esté destinado el buque;
- c) el reconocimiento intermedio comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión, las máquinas y el equipo, el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes y las instalaciones eléctricas, a fin de garantizar que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque;
- d) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general de la estructura, las máquinas y el equipo a los que se hace referencia en el párrafo 2) a), a fin de garantizar que han sido mantenidos de conformidad con lo dispuesto en la regla 10 1) y que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque; y
- e) la inspección de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes inspeccionados al mismo tiempo se realizarán de modo que garanticen que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque.

3) Los reconocimientos intermedio y anual y las inspecciones de la obra viva del buque a que se hace referencia en los párrafos 1) c), 1) d) y 1) e) se consignarán en el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

Regla 10

Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento

- 1) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para el buque ni para las personas a bordo.
- 2) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las reglas 7, 8 o 9, no se hará ninguna modificación a la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento sin previa autorización de la Administración.
- 3) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto y éste o aquél afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el patrón o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en las reglas 7, 8 o 9. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el patrón o el propietario también informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.

Regla 11

Expedición o refrendo de certificados

- 1) Con la excepción de los buques exentos en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3) de la regla 3, a todo buque pesquero que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II, III, IV, V, VI, VII VIII, IX y X y cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado titulado "Certificado internacional de seguridad para buque pesquero".
- 2) El Certificado internacional de seguridad para buque pesquero mencionado en el apartado 1) llevará como suplemento un Inventario del equipo.
- 3) Salvo en el caso de los buques exentos en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3) de la regla 3, cuando se conceda una exención a un buque en virtud de lo dispuesto en las presentes reglas, y de conformidad con ellas, se expedirá al buque un certificado llamado "Certificado internacional de exención para buque pesquero", además del certificado prescrito en la presente regla.
- 4) Los certificados a los que se hace referencia en la presente regla serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por ella. En todo caso, la Administración será plenamente responsable de los certificados.

Regla 12

Expedición o refrendo de certificados por otra Parte

Toda Parte podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de un reconocimiento y, si se muestra satisfecha de que cumple lo prescrito en las presentes reglas, expedirá o autorizará la expedición de los certificados al buque y, según proceda, refrendará o autorizará el refrendo de los certificados del buque de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. Todo certificado así expedido llevará una declaración que especifique que se expidió a petición del Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tiene derecho a enarbolar, y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que un certificado expedido en virtud de la regla 11.

Regla 13

Duración y validez de los certificados

- 1) Los certificados internacionales de seguridad para buque pesquero se expedirán para un periodo estipulado por la Administración que no excederá de cinco años. El periodo de validez de un Certificado internacional de exención para buque pesquero no rebasará el del certificado al que vaya referido.
- 2)
 - a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1), cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
 - b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
 - c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.
- 3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo 1), a condición de que se efectúen, según corresponda, los reconocimientos a que se hace referencia en las reglas 7, 8 y 9 aplicables cuando un certificado se expide por un periodo de cinco años.
- 4) Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.
- 5) Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque

pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento y, aun así, únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2) b) o 5), que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finaliza el reconocimiento de renovación.

7) Cuando se efectúe un reconocimiento anual, intermedio o periódico antes del periodo estipulado en la regla pertinente:

- a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado de que se trate se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;
- b) los reconocimientos anual, intermedio o periódico subsiguientes prescritos en las reglas pertinentes se efectuarán a los intervalos que en dichas reglas se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; y
- c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales, intermedios o periódicos, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en las reglas pertinentes.

8) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 11 o 12 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- a) si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en las reglas 7 1), 8 1) y 9 1);
- b) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas; y
- c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en las reglas 10) 1) y 2). Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Regla 14

Modelos de los certificados e inventarios del equipo

Los certificados e inventarios del equipo se extenderán ajustándolos al formato de los modelos que figuran en el apéndice del anexo del presente protocolo. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.²

Regla 15

Disponibilidad de los certificados

Los certificados que se expidan en virtud de lo dispuesto en las reglas 11 y 12 estarán disponibles a bordo para que puedan ser objeto de examen en cualquier momento.

Regla 16

Aceptación de los certificados

Los certificados expedidos con la autoridad dimanante de una Parte serán aceptados por las demás Partes para todos los efectos previstos en el presente protocolo. Las demás Partes considerarán dichos certificados como dotados de la misma validez que los expedidos por ellas.

Regla 17

Privilegios

No se podrán recabar los privilegios del presente protocolo a favor de ningún buque que no sea titular de los pertinentes certificados válidos.

² Véase la resolución A.561(14): "Traducción del texto de los certificados".

CAPÍTULO II

CONSTRUCCIÓN, INTEGRIDAD DE ESTANQUIDAD Y EQUIPO

Regla 1

Construcción

- 1) La resistencia y la construcción del casco, las superestructuras, las casetas, los guardacalores de máquinas, los tambuchos y cualesquiera otras estructuras, así como el equipo del buque, serán tales que permitan hacer frente a todas las condiciones previsibles del servicio a que se destine el buque y responderán a criterios que la Administración juzgue satisfactorios.
- 2) El casco de los buques destinados a navegar entre hielos será reforzado de acuerdo con las condiciones de navegación prevista y la zona en que se vaya a operar.
- 3) Los mamparos, dispositivos de cierre y cierres de las aberturas practicadas en estos mamparos, así como los métodos seguidos para probarlos, se ajustarán a las prescripciones de la Administración. Los buques que no sean de madera llevarán instalados un mamparo de colisión y al menos mamparos estancos que limiten el espacio de la máquina principal. Tales mamparos se prolongarán hasta la cubierta de trabajo. En buques de madera se instalarán también mamparos de este tipo que en la medida de lo posible sean estancos.
- 4) Las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión llevarán instaladas válvulas adecuadas accionables desde encima de la cubierta de trabajo, con el cuerpo de la válvula asegurado al mamparo de colisión en el interior del pique de proa. No se instalarán puertas, registros ni conductos de ventilación, ni se practicará ninguna abertura en el mamparo de colisión por debajo de la cubierta de trabajo.
- 5) Cuando se instale a proa una superestructura de longitud considerable, el mamparo de colisión tendrá una prolongación estanca a la intemperie que llegue a la cubierta inmediatamente superior a la cubierta de trabajo. No es necesario que esa prolongación quede directamente encima del mamparo si está situada dentro de los límites especificados en la regla 1/2 21) y si a la parte de la cubierta que forma la bayoneta se le da una efectiva estanquidad a la intemperie.
- 6) El número de aberturas practicadas en el mamparo de colisión por encima de la cubierta de trabajo será el mínimo compatible con las características de proyecto y las faenas normales del buque. Estas aberturas serán susceptibles de quedar cerradas de modo estanco a la intemperie.
- 7) En los buques de eslora igual o superior a 75 m se instalará un doble fondo estanco situado, en la medida posible, entre el mamparo de colisión y el mamparo del rasel de popa.

Regla 2

Puertas estancas

- 1) El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos de conformidad con lo dispuesto en la regla 1 3) será el mínimo compatible con la disposición general y las necesidades operacionales del buque; dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre que la Administración juzgue satisfactorios. Las puertas estancas tendrán una resistencia equivalente a la de la estructura adyacente no perforada.

2) En los buques de eslora inferior a 45 m dichas puertas podrán ser del tipo de bisagra, y entonces deberán poderse accionar en su propio emplazamiento por ambos lados y normalmente se mantendrán cerradas en la mar. Se fijará un aviso a cada lado de la puerta para indicar que ésta ha de mantenerse cerrada en la mar.

3) En los buques de eslora igual o superior a 45 m las puertas estancas serán del tipo de corredera:

- a) en los espacios en que se les haya de abrir en la mar y cuando estén situadas de manera que sus falcas queden por debajo de la máxima flotación de servicio, a menos que la Administración estime esto imposible o innecesario, habida cuenta del tipo de buque y las operaciones que realice; y
- b) en la parte inferior del espacio de máquinas desde el que haya acceso a un túnel de ejes.

Las demás puertas estancas podrán ser de bisagra.

4) Las puertas de corredera estancas serán accionables con el buque escorado 15° a una u otra banda.

5) Las puertas de corredera estancas, sean de accionamiento manual o no, se podrán accionar en su propio emplazamiento por ambos lados; en los buques de eslora igual o superior a 45 m dichas puertas serán también accionables por telemando desde una posición accesible situada por encima de la cubierta de trabajo, excepto cuando estén instaladas en los espacios de alojamiento de la tripulación.

6) Se dispondrán medios en los puestos de telemando para indicar si una puerta de corredera está abierta o cerrada.

Regla 3

Integridad del casco

1) Las aberturas que den al exterior se podrán cerrar de modo que impidan la entrada de agua en el buque. Las aberturas de cubierta que puedan permanecer abiertas durante las faenas de pesca, normalmente estarán situadas cerca del eje longitudinal del buque. No obstante, la Administración podrá aprobar otros emplazamientos si considera que así no disminuirá la seguridad del buque.

2) Las compuertas de pesca de los arrastreros por la popa serán accionadas a motor y maniobrables desde cualquier posición que permita ver bien su funcionamiento.

Regla 4

Puertas estancas a la intemperie

1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de superestructuras cerradas y en otras estructuras exteriores por las que pudiera entrar el agua y poner en peligro al buque irán provistas de puertas fijadas permanentemente al mamparo y armadas y reforzadas de modo que el conjunto de su estructura sea de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada y resulten estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios utilizados para mantener la estanquidad a la intemperie de estas puertas serán juntas y dispositivos de sujeción u otros medios equivalentes que estarán permanentemente fijados al mamparo o a las propias puertas y dispuestos de modo que puedan ser

accionados desde ambos lados del mamparo. La Administración podrá, sin perjuicio para la seguridad de la tripulación, permitir que las puertas de las cámaras frigoríficas se abran desde un lado solamente, siempre que se instale un dispositivo de alarma adecuado para impedir que las personas queden atrapadas en el interior de las cámaras.

2) La altura en que las falcas de las entradas a tambuchos, estructuras y guardacalores de máquinas que den acceso directo a partes de cubierta expuestas a la intemperie y a la mar rebasen la cubierta, será como mínimo de 600 mm en la cubierta de trabajo y de 300 mm en la cubierta de superestructura. Cuando la experiencia adquirida en la realización de operaciones lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrán reducirse esas alturas a un mínimo de 380 mm y 150 mm respectivamente, excepto en las entradas que den acceso directo a los espacios de máquinas.

Regla 5

Escotillas cerradas por tapas de madera

1) La altura en que las brazolas de escotilla rebasen la cubierta será como mínimo de 600 mm en las partes expuestas de la cubierta de trabajo y de 300 mm en la cubierta de superestructura.

2) En el grosor definitivo de las tapas de escotilla de madera se dejará un margen que compense la abrasión debida al duro manejo de que serán objeto. En todo caso el grosor definitivo de esas tapas será al menos de 4 mm por cada 100 mm de vano y no será nunca inferior a 40 mm, y la anchura mínima de las superficies de apoyo será de 65 mm.

3) Se proveerán medios, satisfactorios a juicio de la Administración, que garanticen que las tapas de escotilla de madera quedarán cerradas de modo estanco a la intemperie.

Regla 6

Escotillas cerradas con tapas que no sean de madera

1) La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla será la indicada en la regla 5 1). Cuando la experiencia adquirida lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrá reducirse la altura de dichas brazolas, e incluso prescindirse de éstas, a condición de que ello no menoscabe la seguridad del buque. En tal caso, la abertura de las escotillas será la menor posible y las tapas irán fijadas de modo permanente con bisagras o medios equivalentes y podrán quedar cerradas y aseguradas rápidamente, o con dispositivos igualmente eficaces a juicio de la Administración.

2) Para los cálculos de resistencia se supondrá que las tapas de escotilla están sometidas al peso de la carga que se ha proyectado llevar sobre ellas, o bien a las cargas estáticas siguientes, si éstas expresan un valor mayor:

- a) 10,0 kN/m² para buques de 24 m de eslora;
- b) 17,0 kN/m² para buques de eslora igual o superior a 100 m.

Para esloras intermedias, los valores de las cargas se determinarán por interpolación lineal. La Administración podrá reducir las cargas, aunque no por debajo del 75 % de los valores indicados, para tapas de escotilla que se hallen en la cubierta de superestructura a popa de un punto situado a 0,25 L de la perpendicular de proa.

3) Si las tapas son de acero dulce, el esfuerzo máximo, calculado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) y multiplicado por 4,25, no excederá de la carga mínima de rotura del material. Bajo estas cargas, las flexiones no serán de más de 0,0028 veces el vano de la escotilla.

4) Las tapas que no sean de acero dulce tendrán por lo menos una resistencia equivalente a las de acero dulce y rigidez suficiente, por su construcción, para garantizar estanquidad a la intemperie cuando estén sometidas a las cargas que se indican en el párrafo 2).

5) Las tapas irán provistas de dispositivos de trinca y frisas suficientes para garantizar la estanquidad a la intemperie, o de otros dispositivos que la Administración juzgue equivalentes.

Regla 7

Aberturas del espacio de máquinas

1) Las aberturas del espacio de máquinas irán armadas y protegidas por guardacalores de resistencia equivalente a la de la superestructura adyacente. Las aberturas exteriores de acceso llevarán puertas que cumplan las prescripciones de la regla 4.

2) Las aberturas distintas de las de acceso irán provistas de tapas de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada, fijadas a ésta de modo permanente y susceptibles de quedar cerradas de manera que sean estancas a la intemperie.

Regla 8

Otras aberturas de la cubierta

1) Cuando sea esencial para las faenas de pesca, se podrán instalar a ras de cubierta escotillones con tapa de rosca o de bayoneta, o de un tipo equivalente, así como registros, siempre que puedan quedar cerrados de manera que sean estancos y vayan fijados de modo permanente a la estructura adyacente. Habida cuenta del tamaño y la disposición de las aberturas y el diseño de los dispositivos de cierre, se podrán instalar cierres del tipo de metal contra metal, si a juicio de la Administración son efectivamente estancos.

2) Las aberturas de la cubierta de trabajo o de la de superestructura que no sean escotillas, aberturas del espacio de máquinas, registros ni escotillones a ras de cubierta, irán protegidas por estructuras cerradas que lleven puertas estancas a la intemperie o elementos equivalentes. Los tambuchos estarán situados lo más cerca posible del eje longitudinal del buque.

Regla 9

Ventiladores

1) En los buques de eslora igual o superior a 45 m, la altura mínima en que los manguerotes que no sean los que ventilan el espacio de máquinas rebasen la cubierta será de 900 mm en la de trabajo y de 760 mm en la de superestructura. En los buques de eslora inferior a 45 m, la altura de dichos manguerotes será de 760 mm y 450 mm respectivamente. La altura sobre cubierta de las aberturas que ventilan el espacio de máquinas será la que la Administración juzgue satisfactoria.

2) Los manguerotes serán de resistencia equivalente a la de la estructura adyacente y susceptibles de quedar cerrados de manera que sean estancos a la intemperie con dispositivos de cierre fijados de modo permanente al manguerote o a la estructura adyacente. Si su altura excede de 900 mm el manguerote irá especialmente afianzado.

3) En los buques de eslora igual o superior a 45 m no será necesario dotar de dispositivos de cierre a los ventiladores cuyos manguerotes tengan una altura superior a 4,5 m por encima de la cubierta de trabajo o a 2,3 m por encima de la cubierta de superestructura, a menos que la Administración lo exija así concretamente. En los buques de eslora inferior a 45 m no será necesario dotar de dispositivos de cierre a los ventiladores cuyos manguerotes tengan una altura superior a 3,4 m por encima de la cubierta de trabajo o a 1,7 m por encima de la cubierta de superestructura. Si a juicio de la Administración no hay riesgo de que el agua entre en el buque a través de los ventiladores del espacio de máquinas, se podrá prescindir en ellos de los dispositivos de cierre.

Regla 10

Tubos de aireación

1) Cuando los tubos de aireación de tanques y espacios vacíos situados bajo cubierta se prolonguen por encima de la cubierta de trabajo o la de superestructura, las partes expuestas de dichos tubos serán de resistencia equivalente a la de las estructuras adyacentes y llevarán una protección adecuada. Las aberturas de los tubos de aireación irán provistas de medios de cierre fijados de modo permanente al tubo o a la estructura adyacente.

2) La altura mínima de los tubos de aireación por encima de la cubierta hasta el punto del tubo por el que el agua pudiera penetrar hacia los espacios inferiores, será de 760 mm en la cubierta de trabajo y de 450 mm en la cubierta de superestructura. La Administración podrá aceptar una reducción en la altura de un tubo de aireación para evitar estorbos en las faenas de pesca.

Regla 11

Dispositivos de sondeo

- 1) Se instalarán dispositivos de sondeo que la Administración juzgue satisfactorios:
 - a) en las sentinas de los compartimientos que no sean fácilmente accesibles en todo momento durante el viaje; y
 - b) en todos los tanques y coferdanes.

2) Cuando se instalen tubos de sonda, sus extremos superiores quedarán situados en puntos de fácil acceso y, si es posible, por encima de la cubierta de trabajo. Sus aberturas llevarán medios de cierre fijados permanentemente. Los tubos de sonda que no lleguen más arriba de la cubierta de trabajo llevarán dispositivos de cierre automático.

Regla 12

Portillos y ventanas

1) Los portillos que den a espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo y a espacios situados dentro de estructuras cerradas de esa cubierta irán provistos de tapas ciegas con bisagra susceptibles de quedar cerradas de modo estanco.

2) No se ubicará ningún portillo en una posición tal que su borde inferior quede a menos de 500 mm por encima de la máxima flotación de servicio.

- 3) Los portillos situados a menos de 1 000 mm por encima de la máxima flotación de servicio serán de tipo fijo.
- 4) La construcción de los portillos y de sus correspondientes cristales y tapas ciegas será de un tipo aprobado. Los propensos a ser dañados por el arte de pesca estarán protegidos adecuadamente.
- 5) Para las ventanas del puente de navegación se utilizará cristal de seguridad endurecido o un material equivalente.
- 6) La Administración podrá aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos laterales y popes de las casetas situadas en la cubierta de trabajo o por encima de ésta, si a juicio suyo no disminuirá la seguridad del buque.

Regla 13

Tomas y descargas

- 1) Los tubos de descarga que atraviesen el casco desde espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo o desde el interior de superestructuras cerradas o casetas de la cubierta de trabajo que lleven puertas ajustadas a las prescripciones de la regla 4 irán provistos de medios accesibles que impidan la entrada de agua a bordo. Normalmente, cada una de las descargas llevará una válvula automática de retención dotada de un medio seguro de cierre, accionable desde un lugar accesible. No se exigirá esta válvula si la Administración considera que no hay riesgo de que la entrada de agua en el buque por la abertura de que se trate dé lugar a una inundación peligrosa y que el grosor de la tubería es suficiente. El medio de accionamiento seguro de la válvula irá provisto de un indicador que señale si la válvula está abierta o cerrada.
- 2) En los espacios de máquinas tripulados las tomas de mar y descargas principales y auxiliares que sean esenciales para el funcionamiento de las máquinas podrán tener los mandos donde estén emplazadas. Dichos mandos serán accesibles e irán provistos de indicadores que señalen si las válvulas están abiertas o cerradas.
- 3) Los accesorios que vayan fijados al forro exterior y las válvulas prescritas en la presente regla serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. Todos los tramos de tuberías situados entre el forro exterior y las válvulas serán de acero, aunque en los espacios distintos de los de máquinas, en buques que no sean de acero, la Administración podrá aprobar la utilización de otros materiales.

Regla 14

Portas de desagüe

- 1) Cuando las amuradas que haya en las partes expuestas a la intemperie de la cubierta de trabajo formen pozos, el área mínima de las portas de desagüe (A), expresada en metros cuadrados, que a cada costado del buque deberá corresponder a cada pozo de la cubierta de trabajo, se determinará en función de la longitud (l) y de la altura de la amurada en el pozo, del modo siguiente:

a) $A = 0,07 l$

(no es necesario considerar un valor de l superior a 0,7 L).

- b) i) Si la amurada tiene una altura media de más de 1 200 mm, el área prescrita se incrementará en 0,004 m² por metro de eslora del pozo y por cada 100 mm de diferencia de altura.
- ii) Si la amurada tiene una altura media de menos de 900 mm, el área prescrita podrá reducirse en 0,004 m² por metro de eslora del pozo y por cada 100 mm de diferencia de altura.
- 2) El área de las portas de desagüe calculada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1) se incrementará cuando la Administración considere que el arrufo del buque es insuficiente para garantizar la evacuación rápida y eficaz de las aguas de cubierta.
- 3) El área mínima de las portas de desagüe correspondientes a cada pozo de la cubierta de superestructura será cuando menos igual a la mitad del área (A) definida en el párrafo 1), a reserva de que así lo apruebe la Administración.
- 4) Las portas de desagüe estarán dispuestas a lo largo de las amuradas de modo que garanticen la más rápida y eficaz evacuación de las aguas de cubierta. El borde inferior de las portas de desagüe estará tan cerca de la cubierta como resulte factible.
- 5) Los tablonces de encajonar el pescado en cubierta y los medios de estiba de los artes de pesca irán dispuestos de modo que no disminuyan la eficacia de las portas de desagüe. Los tablonces estarán contruidos de forma que queden asegurados en posición cuando se les utilice y no dificulten la descarga del agua que llegue a embarcarse.
- 6) Las portas de desagüe de más de 300 mm de altura llevarán varillas espaciadas entre sí a no más de 230 mm ni a menos de 150 mm, o irán provistas de algún otro medio adecuado de protección. Si las portas de desagüe llevan tapas, éstas serán de construcción aprobada. Cuando se considere necesario proveer dispositivos para asegurar las tapas de las portas de desagüe durante las faenas de pesca, estos dispositivos habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración y maniobrables con sencillez desde una posición fácilmente accesible.
- 7) Las tapas y los dispositivos protectores de las portas de desagüe instalados en buques destinados a faenar en zonas propensas a la formación de hielo serán fácilmente desmontables con objeto de limitar la acumulación de hielo. El tamaño de las aberturas y de los medios provistos para desmontar estos dispositivos protectores habrá de ser satisfactorios a juicio de la Administración.

Regla 15

Equipo de fondeo y amarre

Se proveerá equipo de fondeo proyectado de modo que se pueda utilizar con rapidez y seguridad y que constará de anclas, cadenas o cables, estopores y un molinete u otros dispositivos para dejar caer el ancla o llevarla y para mantener el buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles. También se proveerá a los buques del equipo de amarre adecuado que permita sujetarlos sin riesgos en todas las condiciones operacionales. El equipo de fondeo y amarre habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.³

³ Véase el anexo II, "Práctica recomendada para el equipo de fondeo y amarre", de la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005.

CAPÍTULO III

ESTABILIDAD Y NAVEGABILIDAD

Regla 1

Generalidades

Los buques se proyectarán y construirán de forma tal que queden satisfechas las prescripciones del presente capítulo en las condiciones operacionales a que se hace referencia en la regla 7. Los cálculos de las curvas de brazos adrizantes se harán de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.⁴

Regla 2

Criterios de estabilidad

- 1) Se aplicarán los siguientes criterios de estabilidad mínima, a menos que a juicio de la Administración la experiencia de orden operacional justifique que se prescindan de ellos:
 - a) el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 m-rad hasta un ángulo de escora de 30° ni inferior a 0,090 m-rad hasta 40° o hasta el ángulo de inundación, θ_f , si éste es de menos de 40°. Además, el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) entre los ángulos de escora de 30° y 40°, o entre los ángulos de 30° y θ_f , si éste es de menos de 40°, no será inferior a 0,030 m-rad. θ_f es el ángulo de escora en el que las aberturas del casco, la superestructura o las casetas que no se puedan cerrar rápidamente de modo estanco a la intemperie, comienzan a quedar inmersas. En la aplicación de este criterio no es necesario considerar abiertas las pequeñas aberturas a través de las cuales no puede producirse una inundación progresiva;
 - b) el brazo adrizante GZ será de 200 mm como mínimo para un ángulo de escora igual o superior a 30°;
 - c) el brazo adrizante máximo GZ_{max} corresponderá a un ángulo de escora preferiblemente superior a 30° pero nunca inferior a 25°;
 - d) en los buques de una cubierta, la altura metacéntrica inicial GM no será inferior a 350 mm. En los buques con superestructura completa y en los de eslora igual o superior a 70 m, se podrá reducir la altura metacéntrica, con la conformidad de la Administración, pero sin que nunca sea inferior a 150 mm.
- 2) Cuando para limitar la amplitud de los balances se utilicen dispositivos que no sean quillas de balance, se necesitará la conformidad de la Administración en cuanto a que en todas las condiciones operacionales se observan los criterios de estabilidad enunciados en el párrafo 1).
- 3) Cuando se utilice lastre para garantizar que se cumple lo dispuesto en el párrafo 1), su naturaleza y distribución serán las que la Administración juzgue satisfactorias.

⁴ Véanse la sección 2.1 del capítulo 2 de la parte B del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.267(85), y el Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre estabilidad para buques pesqueros, adoptado por la Organización mediante la resolución A.267(VIII).

Regla 3

Inundación de las bodegas de pescado

El ángulo de escora que pueda ocasionar una inundación progresiva de las bodegas de pescado a través de las escotillas que permanecen abiertas durante las faenas de pesca y que no se pueden cerrar rápidamente, será como mínimo de 20°, a menos que se puedan satisfacer los criterios de estabilidad de la regla 2 1) con las correspondientes bodegas de pescado parcial o totalmente inundadas.

Regla 4

Métodos especiales de pesca

Los buques cuyos métodos especiales de pesca sometan el buque a fuerzas externas adicionales durante las faenas de pesca, satisfarán los criterios de estabilidad de la regla 2 1), incrementándose el rigor de éstos, si resulta necesario, en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 5

Viento y balance intensos

Los buques deberán poder resistir los efectos del viento y el balance intensos, con las correspondientes condiciones de mar, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.⁵

Regla 6

Agua en cubierta

Los buques deberán poder resistir, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, los efectos del agua en cubierta teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.⁶

Regla 7

Condiciones operacionales

1) Las condiciones operacionales que haya que tomar en consideración serán, por lo que respecta a su número y a su clase, las que la Administración juzgue satisfactorias, y entre ellas figurarán las siguientes, según proceda:

- a) salida hacia el caladero con abastecimiento completo de combustible, provisiones, hielo, artes de pesca, etc.;
- b) salida del caladero con captura completa;
- c) llegada al puerto de origen con captura completa y un 10 % de provisiones, combustible, etc.; y

⁵ Véase el párrafo 2.1.4 del capítulo 2 de la parte B, Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.267(85).

⁶ Véanse las Directrices sobre un método de cálculo de los efectos del agua embarcada en cubierta, que figuran en la recomendación 1 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

- d) llegada al puerto de origen con un 10 % de provisiones, combustible, etc., y una captura mínima, que normalmente será el 20 % de la captura completa pero que puede llegar al 40 %, a condición de que la Administración considere que las modalidades operacionales justifican dicho valor.

2) Además de juzgar satisfactorias las condiciones operacionales señaladas en el párrafo 1), la Administración deberá cerciorarse de que los criterios de estabilidad mínima indicados en la regla 2 quedan satisfechos en todas las demás condiciones operacionales que puedan darse, incluidas las que den los más bajos valores de los parámetros de estabilidad comprendidos en dichos criterios. La Administración se cerciorará asimismo de que se tiene en cuenta toda condición especial que corresponda a un cambio dado en el modo de operar o en las zonas de operaciones del buque y que influya en las consideraciones hechas en el presente capítulo respecto de la estabilidad.

3) En cuanto a las condiciones a que se hace referencia en el párrafo 1) de la presente regla se harán cálculos correspondientes a:

- a) el margen de compensación respecto del peso de las redes mojadas, aparejos, etc., colocados en cubierta;
- b) el margen de compensación respecto de la acumulación de hielo, si se prevé ésta, de conformidad con lo dispuesto en la regla 8;
- c) la distribución homogénea de la captura, a menos que esto sea imposible en la práctica;
- d) la captura situada en cubierta, si es previsible, en las condiciones operacionales señaladas en los apartados b) y c) del párrafo 1) y en el párrafo 2);
- e) el agua de lastre que se transporte en tanques especialmente destinados a ello o en otros tanques equipados también para llevar agua de lastre; y
- f) el margen de compensación respecto del efecto de las superficies libres de los líquidos y, si corresponde, de la captura que se transporte.

Regla 8

Acumulación de hielo

1) Para los buques que operen en zonas marítimas en que sea probable la formación de hielo, a fin de compensar este fenómeno se incluirán en los cálculos de estabilidad los siguientes márgenes:⁷

- a) 30 kg/m² de cubiertas a la intemperie y pasarelas;
- b) 7,5 kg/m² del área lateral proyectada de cada costado del buque, que quede por encima del plano de flotación;

⁷ Con respecto a las zonas marítimas en que es probable la formación de hielo y para las que se sugieren modificaciones de los márgenes de compensación, véanse las Directrices relativas a la acumulación de hielo, que figuran en la recomendación 2 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

- c) el área lateral proyectada de superficies discontinuas de las barandillas, arboladura (exceptuados los palos) y jarcias de los buques que no tienen velas, así como el área lateral proyectada de otros pequeños objetos, se calculará incrementando en un 5 % el área total proyectada de las superficies continuas y en un 10 % los momentos estáticos de esta área.
- 2) Los buques destinados a faenar en zonas en las que, según se sabe, se produce formación de hielo serán:
- a) proyectados de modo que se aminore la acumulación de hielo; y
 - b) equipados con los medios que la Administración considere necesarios para quitar el hielo.

Regla 9

Prueba de estabilidad

- 1) Concluida su construcción, todo buque será sometido a una prueba de estabilidad, y su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad se determinarán para la condición de buque vacío.
- 2) Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración considera esto necesario, y se revisará la información sobre estabilidad.
- 3) La Administración podrá permitir que respecto de un determinado buque se prescinda de esta prueba de estabilidad si se dispone de datos básicos proporcionados por la prueba realizada con un buque gemelo y se demuestra, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque exento de prueba.

Regla 10

Información sobre estabilidad

- 1) Se facilitará información sobre estabilidad adecuada para que el patrón pueda determinar con facilidad y certidumbre la estabilidad del buque en diversas condiciones operacionales.⁸ Figurarán en esa información instrucciones concretas que prevengan al patrón respecto de toda condición de orden operacional que pueda influir adversamente en la estabilidad o en el asiento del buque. Se presentará una copia de dicha información a la Administración para que ésta la apruebe.⁹
- 2) La información sobre estabilidad aprobada se conservará a bordo en un lugar fácilmente accesible en todo momento y será objeto de inspección en los reconocimientos periódicos del buque, a fin de verificar que ha sido aprobada para las condiciones operacionales reales.

⁸ Véanse las Directrices relativas a la información sobre estabilidad, que figuran en la recomendación 3 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

⁹ Véase el Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre estabilidad para buques pesqueros, adoptado por la Organización mediante la resolución A.267(VIII).

3) Cuando un buque sea objeto de reformas que afecten a su estabilidad, se prepararán cálculos de estabilidad revisados que serán presentados, a fines de aprobación, a la Administración. Si ésta decide que se debe revisar la información sobre estabilidad, se le facilitará al patrón la nueva información en sustitución de la anticuada.

Regla 11

Subdivisión de las bodegas de pescado con tabloneras amovibles

Se sujetará debidamente la captura contra el corrimiento que pudiera provocar un asiento o una escora peligrosos para el buque. Los escantillones de los tabloneras amovibles que pueda haber en las bodegas de pescado serán los que la Administración juzgue satisfactorios.¹⁰

Regla 12

Altura de la amura

La altura de la amura será la que la Administración juzgue suficiente para impedir que el buque embarque cantidades excesivas de agua, y en su determinación se tendrán en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas y los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.¹¹

Regla 13

Calado máximo de servicio admisible

La Administración aprobará un calado máximo de servicio admisible que, en la condición operacional correspondiente, satisfaga los criterios de estabilidad del presente capítulo y las prescripciones de los capítulos II y VI, según corresponda.

Regla 14

Compartimentado y estabilidad con avería

Los buques cuya eslora sea igual o superior a 100 m y que lleven 100 o más personas a bordo deberán poder permanecer a flote con estabilidad positiva, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, después de la inundación de cualquier compartimiento que se suponga averiado, teniendo en cuenta el tipo de buque, el servicio previsto y la zona en que vaya a operar.¹²

¹⁰ Véase el anexo V de la Recomendación sobre la estabilidad al estado intacto de buques pesqueros, adoptada por la Organización mediante la resolución A.168(ES.IV), enmendada mediante la resolución A.268(VIII).

¹¹ Véanse las Directrices sobre un método de cálculo de la altura de las amuras, que figuran en la recomendación 4 del Documento adjunto 3 del Acta final de Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

¹² Véanse las Directrices sobre los cálculos de compartimentado y estabilidad con avería, que figuran en la recomendación 5 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

CAPÍTULO IV

INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ESPACIOS DE MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE

PARTE A GENERALIDADES

Regla 1

Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a los buques de eslora igual o superior a 45 metros.

Regla 2

Definiciones

- 1) *Aparato de gobierno principal* es el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (caña o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesarios para mover el timón a fin de gobernar el buque en condiciones normales de servicio.
- 2) *Medios auxiliares de accionamiento del timón* quiere decir el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal.
- 3) *Servomotor del aparato de gobierno principal:*
 - a) en el caso de un aparato de gobierno eléctrico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico;
 - b) en el caso de un aparato de gobierno electrohidráulico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado; y
 - c) en el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, es el motor impulsor y la bomba conectada a la que esté acoplado.
- 4) *Velocidad máxima de servicio en marcha avante* es la velocidad mayor que, de acuerdo con sus características de proyecto, el buque puede mantener navegando por la mar a su calado máximo de servicio admisible.
- 5) *Velocidad máxima en marcha atrás* es la velocidad que se estima que el buque puede alcanzar a su potencia máxima para ciar, de acuerdo con sus características de proyecto, a su calado máximo de servicio admisible.
- 6) *Instalación de combustible* es el equipo utilizado para preparar el combustible que alimenta las calderas, o el utilizado para preparar el combustible que alimenta motores de combustión interna; la expresión comprende las bombas, filtros y calentadores de combustible que funcionen a una presión de más de 0,18 N/mm².
- 7) *Condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad* son las condiciones en las que el conjunto del buque y sus máquinas, servicios, medios principales y auxiliares de propulsión, aparato de gobierno y equipo correspondiente, ayudas destinadas a hacer segura la navegación y a limitar los riesgos de incendio e inundación, medios internos y

externos de comunicación y emisión de señales, medios de evacuación y chigres para los botes de rescate, se hallan en perfecto estado de funcionamiento, junto con las condiciones que supone el mínimo de habitabilidad necesario para hacer confortable el buque.

8) *Buque apagado* es la condición en que se halla el buque cuando la planta propulsora principal, las calderas y la maquinaria auxiliar han dejado de funcionar por falta de energía.

9) *Cuadro de distribución principal* es el cuadro de distribución alimentado directamente por la fuente de energía eléctrica principal y destinado a distribuir energía eléctrica.

10) *Espacios de máquinas sin dotación permanente* son los espacios en que van instaladas la máquina propulsora principal y las máquinas auxiliares, así como todas las fuentes de energía eléctrica principal, que no estén atendidos por la tripulación en todo momento, cualesquiera que sean las condiciones operacionales, incluidas las de ejecución de maniobras.

Regla 3

Generalidades

Instalaciones de máquinas

1) Los sistemas de propulsión principal, de control, de tuberías de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, de circuitos eléctricos y de refrigeración, las máquinas auxiliares, calderas y otros recipientes a presión, la disposición de las tuberías y circuitos de bombeo, el equipo y los aparatos de gobierno, y los ejes y acoplamientos para la transmisión de fuerza se proyectarán, construirán, probarán, instalarán y mantendrán de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Tales máquinas y equipo, así como los mecanismos elevadores, los chigres y el equipo de manipulación y elaboración de pescado irán protegidos con miras a reducir al mínimo todo peligro para las personas que se hallen a bordo. Se prestará una atención especial a las piezas móviles, a las superficies calientes y a otros riesgos.

2) Los espacios de máquinas se proyectarán de modo que proporcionen acceso libre de riesgos y obstáculos hacia todas las máquinas, los mandos de éstas y otras partes cualesquiera en las que pueda haber que realizar operaciones de mantenimiento. Estos espacios tendrán ventilación adecuada.

3) a) Se proveerán medios que permitan mantener o restablecer la capacidad de funcionamiento de las máquinas propulsoras aun cuando falle una de las máquinas auxiliares esenciales. Se prestará atención especial al funcionamiento de:

- i) los dispositivos abastecedores de presión para el combustible líquido que alimenta la máquina propulsora principal;
- ii) las fuentes normales de presión del aceite lubricante;
- iii) los medios hidráulicos, neumáticos y eléctricos de control de la máquina propulsora principal, incluidas las hélices de paso variable;

- iv) las fuentes de presión del agua para los circuitos de refrigeración del sistema propulsor principal; y
- v) un compresor y un depósito de aire para fines de arranque o de control;

no obstante, con subordinación a las necesarias consideraciones generales de seguridad, la Administración podrá aceptar una reducción parcial en la capacidad requerida para el funcionamiento normal.

- b) Se proveerán medios por los que se puedan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado.

4) La máquina propulsora principal y todas las máquinas auxiliares esenciales a fines de propulsión y seguridad del buque irán instaladas de forma que puedan funcionar ya esté el buque adrizado o escorado hacia cualquiera de ambas bandas hasta 15° en estado estático y 22,5° en estado dinámico, es decir, cuando se balancee a una y otra banda y a la vez experimente un cabeceo (inclinación dinámica) de 7,5° como máximo a proa o a popa. La Administración podrá permitir una modificación de estos ángulos teniendo en cuenta el tipo, las dimensiones y las condiciones de servicio del buque.

5) Se prestará atención especial al proyecto, la construcción y la instalación de los sistemas de las máquinas propulsoras, de modo que ninguna de las vibraciones que puedan producir sea causa de tensiones excesivas en dichos sistemas en las condiciones de servicio normales.

Instalaciones eléctricas

6) El proyecto y la construcción de las instalaciones eléctricas serán tales que garanticen:

- a) los servicios necesarios para mantener el buque en condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad, sin necesidad de recurrir a una fuente de energía de emergencia;
- b) los servicios esenciales para la seguridad, cuando falle la fuente principal de energía eléctrica; y
- c) la protección de la tripulación y del buque frente a riesgos de naturaleza eléctrica.

7) La Administración se cerciorará de que a las reglas 16 a 18 se les da cumplimiento y aplicación uniforme.¹³

Espacios de máquinas sin dotación permanente

8) Las reglas 19 a 24 se aplicarán, además de las reglas 3 a 18 y V/1 a V/44, a los buques que tengan espacios de máquinas sin dotación permanente.

¹³ Véase también la recomendación publicada por la Comisión Electrónica Internacional y, en especial, la Publicación 60092, *Electrical Installations in Ships*.

9) Se tomarán las medidas que la Administración juzgue satisfactorias para garantizar que todo el equipo funciona correctamente en todas las condiciones operacionales, incluidas las de maniobra, y que se ha dispuesto lo necesario para la realización de las inspecciones regulares y pruebas ordinarias que garanticen que seguirá funcionando bien.

10) Los buques llevarán documentación que, siendo satisfactoria a juicio de la Administración, demuestre la aptitud del buque para operar con espacios de máquinas sin dotación permanente.

PARTE B

INSTALACIONES DE MÁQUINAS

(Véase también la regla 3)

Regla 4 *Máquinas*

1) Las máquinas principales y las auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque irán provistas de medios de control eficaces.

2) Los motores de combustión interna en los que el diámetro de cilindro sea superior a 200 mm o el volumen del cárter superior a 0,6 m³ irán provistos de válvulas de seguridad contra explosiones del cárter, de un tipo aprobado y que ofrezcan suficiente zona de descompresión.

3) En el caso de máquinas principales o auxiliares, incluidos recipientes de presión o cualesquiera partes de dichas máquinas, que estén sometidas a presiones internas y puedan estarlo a sobrepresiones peligrosas, se proveerán cuando proceda los medios que den protección contra presiones excesivas.

4) Todos los engranajes y cada uno de los ejes y acoplamientos utilizados para la transmisión de fuerza a las máquinas esenciales a efectos de propulsión y seguridad del buque, o de la seguridad de las personas que se hallen a bordo, se proyectarán y construirán de modo que soporten las tensiones máximas de trabajo a que puedan estar sometidos en todas las condiciones de servicio. Se prestará la debida atención al tipo de motores que los impulsen o de los que formen parte.

5) La máquina propulsora principal y, cuando proceda, las máquinas auxiliares, irán provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, como por ejemplo, los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en daño, avería total o explosión. Se dispondrá también una alarma que, antes de que entre en acción el cierre automático, advierta de que esto va a ocurrir, si bien la Administración podrá autorizar dispositivos neutralizadores de los de cierre automático. La Administración podrá también eximir a determinados buques de la aplicación de lo dispuesto en el presente párrafo, en consideración al tipo de buque de que se trate o al servicio concreto a que esté destinado.

Regla 5 *Marcha atrás*¹⁴

1) Todo buque tendrá potencia suficiente para dar marcha atrás, de modo que la maniobra correcta en todas las circunstancias normales esté garantizada.

¹⁴ Véanse la Recomendación sobre provisión y exposición en lugares visibles a bordo de los buques de información relativa a la maniobra, adoptada por la Organización mediante la resolución A.601(15), y las Normas sobre maniobrabilidad de los buques, adoptadas por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.137(76).

2) Deberá quedar demostrada en la mar la aptitud de la maquinaria para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado para que el buque, navegando a su velocidad máxima de servicio en marcha avante, quede detenido dentro de una distancia razonable.

Regla 6

Calderas de vapor y sistemas de alimentación y de tuberías de vapor

1) Toda caldera de vapor y todo generador de vapor no expuesto al fuego irá provisto, como mínimo, de dos válvulas de seguridad de capacidad suficiente. No obstante, teniendo en cuenta el rendimiento o cualesquiera otras características de cualquier caldera de vapor o generador de vapor no expuesto al fuego, la Administración podrá permitir que se instale solamente una válvula de seguridad si estima que ésta da protección adecuada contra sobrepresiones.

2) Toda caldera de vapor caldeada con combustible líquido y destinada a trabajar sin supervisión manual llevará dispositivos de seguridad que interrumpan el suministro del combustible y den una señal de alarma en casos de bajo nivel de agua, interrupción en la alimentación del aire o fallo de la llama.

3) La Administración prestará una atención especial a las instalaciones de las calderas de vapor para hacer seguro que los sistemas de alimentación, los dispositivos de vigilancia y control y las disposiciones de seguridad son adecuados en todos los aspectos para garantizar la ausencia de riesgos en las calderas, los recipientes de vapor a presión y los circuitos de tuberías.

Regla 7

Comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas

Se dispondrán dos medios distintos de comunicación entre la caseta de gobierno y la plataforma de mando del espacio de máquinas, uno de los cuales será un telégrafo de máquinas.

Regla 8

Control de la maquinaria propulsora desde la caseta de gobierno

1) Cuando la máquina propulsora haya de ser telegobernada desde el puente de navegación, regirán las siguientes disposiciones:

- a) en todas las condiciones operacionales, incluida la de maniobra, la velocidad, la dirección de empuje y, si procede, el paso de la hélice, serán totalmente gobernables desde la caseta de gobierno;
- b) el telegobierno a que se hace referencia en el apartado a) se efectuará mediante un dispositivo de gobierno que la Administración juzgue satisfactorio, acompañado, cuando sea necesario, de medios que impidan la sobrecarga de la máquina propulsora;
- c) la máquina propulsora principal irá provista de un dispositivo de parada de emergencia situado en la caseta de gobierno, que sea independiente del sistema de telegobierno ejercido desde dicha caseta y al cual se hace referencia en el apartado a);

- d) el telegobierno de la máquina propulsora sólo se podrá ejercer desde un puesto de control cada vez; se permitirá que haya dispositivos de mando interconectados en cualquier puesto de control. En cada uno de estos puestos habrá un indicador que señale cuál es el puesto que está gobernando a la máquina propulsora. El traslado de la función de gobierno entre la caseta de gobierno y los espacios de máquinas sólo se podrá efectuar desde el espacio de máquinas de que se trate o desde la cámara de mando de las máquinas;
- e) en la caseta de gobierno se instalarán indicadores que señalen:
 - i) la velocidad y la dirección de empuje de la hélice, en el caso de hélices de paso fijo;
 - ii) la velocidad y la posición de las palas, en el caso de hélices de paso variable;
 - iii) la alarma anticipada que se exige en la regla 4 5);
- f) será posible gobernar la máquina propulsora en el lugar de su emplazamiento aun cuando se produzca un fallo en cualquier parte del sistema de telegobierno;
- g) a menos que la Administración lo estime imposible, el diseño del sistema de telegobierno será tal que si éste falla se dé la alarma y se mantengan la velocidad y la dirección de empuje preestablecidas hasta que entre en acción el control local;
- h) se tomarán disposiciones especiales que garanticen que el arranque automático no agotará las posibilidades de puesta en marcha. Se instalará un dispositivo de alarma que dé la oportuna indicación si la presión de aire para el arranque es baja, fijándose ésta a un nivel que todavía permita la puesta en marcha de la máquina principal.

2) Cuando la máquina propulsora principal y sus máquinas auxiliares, incluidas las fuentes principales de energía eléctrica, sean objeto en mayor o menor grado de gobierno automático o de telegobierno y estén sometidas a la supervisión continua ejercida por la dotación desde una cámara de mando, esta cámara estará proyectada, equipada e instalada de modo que el funcionamiento de las máquinas sea tan seguro y eficaz como si estuviesen supervisadas directamente.

3) En general, los sistemas de arranque, funcionamiento y gobierno automáticos llevarán medios que permitan neutralizar manualmente los medios automáticos, incluso en el caso de que falle una parte cualquiera del sistema de gobierno automático y telegobierno.

Regla 9

Sistemas de aire comprimido

1) Se proveerán medios que impidan presiones excesivas en cualquier parte de los sistemas de aire comprimido y en todo punto en que las camisas de agua o las envueltas de los compresores y refrigeradores de aire puedan estar sometidas a sobrepresiones peligrosas por haber sufrido la infiltración de fugas procedentes de los componentes neumáticos. Se proveerán dispositivos adecuados de alivio de presión.

- 2) La instalación principal del arranque por aire para los motores propulsores principales de combustión interna estará adecuadamente protegida contra los efectos de petardeo y de explosión interna en las tuberías del aire de arranque.
- 3) Todas las tuberías de descarga de los compresores del aire de arranque irán directamente a los depósitos de aire de arranque, y todas las tuberías que conduzcan este aire desde dichos depósitos hasta los motores principales o auxiliares serán totalmente independientes del sistema de tuberías de descarga de los compresores.
- 4) Se tomarán medidas para reducir al mínimo la entrada de aceite en los sistemas de aire comprimido y para purgar estos sistemas.

Regla 10

Sistemas de combustible, aceite lubricante y otros aceites inflamables

- 1) No se utilizará como combustible ningún aceite que tenga un punto de inflamación inferior a 60 °C (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida del punto de inflamación, de tipo aprobado, excepto en los generadores de emergencia, en que el punto de inflamación no será inferior a 43 °C. No obstante, la Administración podrá permitir la utilización general de combustibles líquidos con punto de inflamación no inferior a 43 °C, siempre que se tomen las debidas precauciones complementarias y la temperatura del espacio en que se almacene o se utilice el combustible no ascienda hasta ser inferior en 10 °C o en menos a la del punto de inflamación del combustible.
- 2) Se proveerán medios seguros y eficientes para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques. Si se instalan sondas, sus extremos superiores terminarán en lugares seguros e irán provistos de medios de cierre adecuados. Podrán utilizarse indicadores de vidrio de grosor suficiente y protegidos por una caja de metal, siempre que se instalen válvulas de cierre automático. Cabrá utilizar otros medios para determinar la cantidad de combustible que contienen los tanques siempre que, en caso de que fallen o de que los tanques se llenen excesivamente, el combustible no pueda salir.
- 3) Se proveerá lo necesario para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado. Todas las válvulas de desahogo y las tuberías de ventilación y rebose descargarán en una zona y de un modo que no encierren riesgos.
- 4) A reserva de que la Administración lo juzgue satisfactorio, las tuberías de combustible líquido que si sufren daños pueden dejar escapar combustible de tanques de almacenamiento, sedimentación o uso diario situados por encima del doble fondo, estarán dotadas en el tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro situado fuera del espacio de que se trate, si se produjera un incendio en el espacio en que estén esos tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en el túnel de eje o de tuberías, o espacio similar, se colocarán válvulas en dichos tanques, pero el control, en caso de incendio, se podrá efectuar mediante una válvula suplementaria instalada en la tubería o en las tuberías, fuera del túnel o espacio similar. Si la válvula suplementaria va instalada en el espacio de máquinas habrá de ser accionable fuera de este espacio.
- 5) Las bombas que formen parte del sistema de combustible líquido estarán separadas de todo otro sistema, y las conexiones de cualquiera de dichas bombas irán provistas de una válvula de desahogo eficaz instalada en circuito cerrado. Cuando los tanques de combustible líquido puedan ser utilizados también como tanques de lastre, habrá

instalados medios apropiados para que los circuitos de combustible líquido queden separados de los de lastre.

6) No se instalará ningún tanque de combustible donde sus fugas o derrames puedan constituir un peligro al caer sobre superficies calientes. Se tomarán las precauciones necesarias para evitar que el combustible que, sometido a presión, pueda escapar de una bomba, un filtro o un calentador, establezca contacto con superficies calientes.

7) a) Las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios serán de acero o de otro material equivalente, permitiéndose el uso limitado de tuberías flexibles en posiciones en que a juicio de la Administración sean necesarias. Estas tuberías flexibles y los accesorios de sus extremos tendrán la necesaria solidez y, respondiendo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios, serán de materiales piroresistentes aprobados o llevarán revestimientos piroresistentes.

b) En los casos necesarios las tuberías de combustible líquido y de aceite lubricante llevarán pantallas u otros adecuados medios protectores que en la medida de lo posible eviten que el aceite pulverizado o procedente de fugas se derrame sobre superficies calientes o en las tomas de aire de las máquinas. Se mantendrá reducido al mínimo el número de juntas en los sistemas de tuberías.

8) En la medida de lo posible, los tanques de combustible formarán parte de la estructura del buque y estarán situados fuera de los espacios de categoría A para máquinas. Cuando los tanques de combustible, exceptuados los de doble fondo, hayan de estar situados forzosamente junto a los espacios de categoría A para máquinas o dentro de éstos, una al menos de sus caras verticales será contigua a los mamparos límite de los espacios de máquinas, y tendrán preferiblemente un mamparo límite común con los tanques de doble fondo, si los hay, y el área de los mamparos límite comunes a tanques y espacio de máquinas será la menor posible. Cuando dichos tanques estén situados dentro de los espacios de categoría A para máquinas no podrán contener combustible líquido cuyo punto de inflamación sea inferior a 60 °C (prueba en vaso cerrado). En general se evitará el empleo de tanques de combustible amovibles en las zonas en que haya riesgos de incendio y especialmente en los espacios de categoría A para máquinas. En los casos en que estén permitidos, los tanques de combustible amovibles irán colocados sobre un amplio colector de derrames estanco al combustible y provisto de un tubo adecuado que descargue en un tanque de capacidad suficiente para recoger el producto derramado.

9) La ventilación de los espacios de máquinas será suficiente para evitar en todas las condiciones normales la acumulación de vapores de petróleo.

10) Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo del aceite empleado en los sistemas de lubricación a presión serán las que la Administración juzgue satisfactorias. En los espacios de categoría A para máquinas y, siempre que sea posible, en cualesquiera otros espacios de máquinas, esas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los párrafos 1), 3), 6) y 7) y, hasta donde la Administración estime necesario, lo dispuesto en los párrafos 2) y 4). No obstante, en los sistemas de lubricación podrán utilizarse indicadores visuales de caudal hechos de vidrio a condición de que, sometidos a pruebas, demuestren tener la debida resistencia al fuego.

11) Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo de aceites inflamables que no sean aquellos a que se hace referencia en el párrafo 10), y estén sometidos a presión en sistemas de transmisión de fuerza, de control y activación, y de

calefacción, serán las que la Administración juzgue satisfactorias. En los lugares en que haya posibles causas de ignición, dichas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los párrafos 2) y 6) y, por lo que respecta a resistencia y construcción, a lo dispuesto en los párrafos 3) y 7).

12) En los tanques de pique de proa no se transportará combustible, aceite lubricante ni otros aceites inflamables.

Regla 11

Medios de bombeo de sentinas

1) Se proveerá una eficiente instalación de achique que, en todas las situaciones en que las circunstancias lo permitan, haga posible bombear y agotar cualquier compartimiento estanco que no sea un tanque destinado permanentemente a contener combustible líquido ni agua, ya se halle el buque adrizado o escorado. A este fin se proveerán cuando sea necesario conductos laterales de aspiración. Se tomarán medidas que hagan que el agua pueda llegar fácilmente a las tuberías de aspiración. No obstante, si la Administración estima que no disminuirá la seguridad del buque, cabrá prescindir de los dispositivos de achique en determinados compartimientos.

2) a) Para el achique de sentinas se proveerá un mínimo de dos bombas motorizadas independientes, de las cuales una podrá estar accionada por la máquina principal. Cabrá utilizar como bomba motorizada para el achique de sentinas una bomba de lastrado u otra bomba de servicios generales, de capacidad suficiente.

b) Las bombas de sentina motorizadas serán capaces de imprimir al agua una velocidad mínima de 2 m/s en el colector de achique, cuyo diámetro será como mínimo:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L(B + D)}$$

donde d es el diámetro interior expresado en milímetros, y L, B y D expresan metros.

No obstante, el diámetro interno real del colector de sentina se podrá redondear al tamaño normalizado más próximo que resulte aceptable a juicio de la Administración.

c) Cada una de las bombas de sentina provistas de conformidad con lo dispuesto en la presente regla llevará un conducto de aspiración directa, de modo que haya uno de estos conductos para aspirar desde babor y otro desde estribor, aunque en el caso de buques de eslora inferior a 75 m sólo será necesario instalar una bomba de sentinas con un conducto de aspiración directa.

d) Ningún conducto de aspiración de sentinas tendrá un diámetro interior de menos de 50 mm. La disposición y las dimensiones del circuito de sentinas serán tales que sea posible aplicar toda la capacidad de régimen de la bomba antes especificada a cada uno de los compartimientos estancos situados entre el mamparo de colisión y el del pique de popa.

- 3) Se podrá instalar un eyector de sentina combinado con una bomba de agua salada, de alta presión y accionamiento independiente, en sustitución de una de las bombas de sentina accionadas independientemente que se exigen en el párrafo 2) a), a condición de que la Administración juzgue satisfactoria esta medida.
- 4) Todo buque en el que la manipulación o elaboración del pescado pueda provocar la acumulación de un gran volumen de agua en espacios cerrados irá provisto de medios adecuados de agotamiento.
- 5) Las tuberías de sentinas no atravesarán ningún tanque de combustible líquido, de lastre o del doble fondo, a menos que tales tuberías sean de acero grueso.
- 6) Los sistemas de bombeo del agua de sentinas y de lastre estarán dispuestos de tal modo que el agua no pueda pasar del mar o de los tanques de lastre a las bodegas o a los espacios de máquinas ni de un compartimiento a otro. La conexión de las sentinas con cualquier bomba que aspire agua del mar o de los tanques de lastre llevará una válvula de retención o un grifo que no pueda dar paso simultáneamente hacia las sentinas y el mar o hacia las sentinas y los tanques de lastre. Las válvulas de las cajas de distribución de sentinas serán del tipo de retención.
- 7) Toda tubería de sentinas que atraviese un mamparo de colisión llevará instalado en el mamparo un dispositivo de cierre directo, accionado por telemando desde la cubierta de trabajo, con un indicador que muestre la posición de la válvula; no obstante, si la válvula está instalada en el lado popel del mamparo y resulta fácilmente accesible en todas las condiciones de servicio, podrá prescindirse del telemando.

Regla 12

Protección contra el ruido

Se tomarán medidas que reduzcan a niveles que la Administración juzgue aceptables los efectos producidos por el ruido en el personal empleado en los espacios de máquinas.¹⁵

Regla 13

Aparato de gobierno

- 1) Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un medio auxiliar de accionamiento del timón que la Administración juzgue satisfactorios. Dichos aparatos de gobierno principal y medio auxiliar de accionamiento del timón estarán dispuestos de modo que, dentro de lo razonable y posible, el fallo de uno de los dos no inutilice el otro.
- 2) Cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos no será necesario instalar un aparato de gobierno auxiliar si el principal es capaz de maniobrar el timón tal como se prescribe en el párrafo 10) estando fuera de servicio uno de los servomotores. Para el servicio de cada uno de los servomotores habrá un circuito independiente.
- 3) Si el timón es de accionamiento mecánico, su posición angular vendrá indicada en la caseta de gobierno. Cuando el aparato de gobierno sea de accionamiento mecánico la indicación del ángulo del timón no dependerá del sistema de mando del aparato de gobierno.

¹⁵ Véanse el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, adoptado por la Organización mediante la resolución A.468(XII), y el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.337(91), según proceda.

- 4) Dado que falle uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se dará la alarma en la caseta de gobierno.
- 5) En la caseta de gobierno se instalarán indicadores del funcionamiento de los motores accionadores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos. Estos circuitos y motores estarán protegidos contra cortocircuitos e irán provistos de dispositivos de alarma que señalen sobrecargas y la falta de corriente. La protección contra sobrecorrientes, si la hay, estará calculada para un valor que sea al menos el doble de la corriente a plena carga del motor o circuito protegido y será tal que permita el paso de las apropiadas corrientes de arranque.
- 6) El aparato de gobierno principal tendrá la resistencia necesaria para permitir el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio. El aparato de gobierno principal y la mecha del timón habrán sido proyectados de modo que no sufran averías a la velocidad máxima de marcha atrás ni al maniobrar durante las faenas de pesca.
- 7) Hallándose el buque navegando a la máxima velocidad de servicio en marcha avante con su calado máximo de servicio admisible, el aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 35° a una banda hasta otra de 35° a la banda opuesta. Se podrá cambiar el timón desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30° a la banda opuesta, sin que ello lleve más de 28 s, dadas las mismas condiciones. El aparato de gobierno principal deberá ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir las presentes prescripciones.
- 8) El servomotor del aparato de gobierno principal será de un tipo de arranque con medios manuales provistos en la caseta de gobierno o automáticamente cuando, después de haber fallado el suministro de energía, se normalice ese suministro.
- 9) El medio auxiliar de accionamiento del timón tendrá la resistencia y la capacidad necesarias para permitir el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y podrá entrar rápidamente en acción en caso de emergencia.
- 10) Hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a 7 nudos si esta velocidad fuera mayor, el medio auxiliar de accionamiento del timón deberá poder cambiar el timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 s. Los medios auxiliares de accionamiento del timón deberán ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir las presentes prescripciones.
- 11) En los buques de eslora igual o superior a 75 m el aparato de gobierno eléctrico o electrohidráulico estará servido al menos por dos circuitos alimentados desde el cuadro principal y entre estos circuitos habrá la máxima separación posible.

Regla 14

Alarma para maquinistas

En los buques de eslora igual o superior a 75 m se proveerá un dispositivo de alarma para los maquinistas, que se pueda accionar en la cámara de mando de máquinas o en la plataforma de maniobra, según convenga, y cuya señal se oiga claramente en los alojamientos de los maquinistas.

Regla 15

Sistemas de refrigeración para conservación de las capturas

- 1) Los sistemas de refrigeración se proyectarán, construirán, aprobarán e instalarán de forma que se tenga en cuenta la seguridad del sistema y también las emisiones de clorofluorocarbonos (CFC) o de cualquier otra sustancia que agote la capa de ozono procedentes del refrigerante en cantidades o concentraciones que puedan suponer un peligro para la salud humana o el medio ambiente, y serán satisfactorios a juicio de la Administración.
- 2) Los refrigerantes que se vayan a utilizar en los sistemas de refrigeración serán los que la Administración juzgue aceptables. En ningún caso, no obstante, se utilizarán como refrigerantes el cloruro de metilo o los CFC cuyo potencial de agotamiento de la capa de ozono sea superior al 5 % del CFC-11.
- 3)
 - a) Las instalaciones frigoríficas estarán adecuadamente protegidas contra vibraciones, golpes, dilataciones, contracciones, etc., y contarán con un dispositivo automático de control para fines de seguridad, que impida todo aumento peligroso de temperatura y de presión.
 - b) Los sistemas frigoríficos en los que se utilicen refrigerantes tóxicos o inflamables irán provistos de dispositivos de agotamiento que conduzcan a un lugar en el que dichos refrigerantes no entrañen peligro alguno para el buque ni para las personas que haya a bordo.
- 4)
 - a) Todo espacio en que haya maquinaria frigorífica, incluidos condensadores y tanques para gases, que utilice refrigerantes tóxicos, estará separado por mamparos herméticos de cualquier espacio adyacente. Todo espacio en que haya maquinaria frigorífica, incluidos condensadores y tanques para gases, estará provisto de un sistema detector de fugas que cuente con un indicador situado fuera del espacio, junto a la entrada de éste, un sistema independiente de ventilación y un sistema rociador de agua.
 - b) Cuando, a causa de las dimensiones del buque, sea imposible hacer que el sistema de refrigeración quede separado como se indica, se podrá instalar en el espacio de máquinas a condición de que, en el supuesto de que se escape todo el gas, la cantidad de refrigerante utilizada no constituya un peligro para el personal que se encuentre en dicho espacio de máquinas y a condición de que se provea un dispositivo de alarma que señale toda concentración peligrosa de gas si se produce una fuga en el compartimiento.
- 5) En los espacios de maquinaria frigorífica y en las cámaras frigoríficas habrá dispositivos de alarma conectados con la caseta de gobierno, puestos de control o salidas de evacuación, para impedir que el personal quede atrapado. Cada uno de esos espacios tendrá por lo menos una salida que se pueda abrir desde dentro. Cuando sea posible, las salidas de los espacios en que haya maquinaria frigorífica que utilice gas tóxico o inflamable no darán directamente a ningún espacio de alojamiento.
- 6) Cuando en un sistema de refrigeración se utilice un refrigerante nocivo para las personas se proveerán dos juegos de aparatos respiratorios, uno de los cuales estará situado en un lugar no expuesto a quedar aislado en caso de fuga de refrigerante. Se podrá admitir que los aparatos respiratorios provistos como parte del equipo contra incendios del buque satisfacen en todo o en parte lo dispuesto en la presente disposición, si su ubicación

permite satisfacer ambos fines. Cuando se utilicen aparatos respiratorios autónomos se proveerán botellas de respeto.

7) En relación con el sistema de refrigeración, en lugares visibles del buque se fijarán instrucciones que permitan manejarlo sin riesgos y directrices para casos de emergencia.

PARTE C
INSTALACIONES ELÉCTRICAS
(Véase también la regla 3)

Regla 16

Fuente de energía eléctrica principal

- 1)
 - a) Cuando la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, se proveerá una fuente de energía principal que cuando menos comprenderá dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor principal. La Administración podrá aceptar instalaciones distintas que tengan una capacidad eléctrica equivalente.
 - b) La energía generada por estos grupos será tal que aun cuando uno de ellos se pare, esté asegurado el funcionamiento de los servicios a que se hace referencia en la regla 3 6) a), excluida la energía necesaria para las actividades pesqueras y la elaboración y conservación de la captura.
 - c) La disposición de la fuente de energía principal del buque será tal que permita mantener los servicios a que se hace referencia en la regla 3 6) a), cualesquiera que sean el número de revoluciones y el sentido de rotación de las máquinas propulsoras o de los ejes principales.
 - d) Cuando una parte esencial del sistema de alimentación exigido en el presente párrafo esté constituida por transformadores, el sistema quedará dispuesto de modo que se asegure la continuidad de alimentación.
- 2)
 - a) La disposición de la red principal de alumbrado será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio en que esté situada la fuente de energía eléctrica principal, incluidos los transformadores que pueda haber, no quede inutilizada la red de alumbrado de emergencia.
 - b) La disposición de la red de alumbrado de emergencia será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio o espacios en que esté situada la fuente de energía de emergencia, incluidos los transformadores que pueda haber, no quede inutilizada la red principal de alumbrado.

Regla 17

Fuente de energía eléctrica de emergencia

- 1) Habrá una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia situada en una posición que la Administración juzgue satisfactoria, fuera de los espacios de máquinas y dispuesta de modo que su funcionamiento esté asegurado si se produce un incendio o ante otras causas de fallo de las instalaciones eléctricas principales.

2) Habida cuenta de las corrientes de arranque y la naturaleza transitoria de ciertas cargas, la fuente de energía de emergencia tendrá capacidad para alimentar simultáneamente durante un mínimo de tres horas:

- a) la instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla IX/6 1) a) y b) y, si procede:
 - i) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla IX/8 1) a) y b) y en la regla IX/9 1) b) y c);
 - ii) la estación terrena de buque prescrita en la regla IX/9 1) a); y
 - iii) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en la regla IX/9 2) a) y b) y en la regla IX/10 1);
- b) el equipo de comunicaciones interiores, los sistemas de detección de incendios y las señales que puedan necesitarse en caso de emergencia;
- c) las luces de navegación, si son exclusivamente eléctricas, y las luces de emergencia:
 - i) de los puestos de arriado y del exterior del costado del buque;
 - ii) de todos los pasillos, escaleras y salidas;
 - iii) de los espacios en que haya máquinas o se halle la fuente de energía eléctrica de emergencia;
 - iv) de los puestos de control; y
 - v) de los espacios de manipulación y elaboración del pescado; y
- d) la bomba de emergencia contra incendios si la hay.

3) La fuente de energía eléctrica de emergencia podrá ser un generador o una batería de acumuladores.

- 4) a) Si la fuente de energía de emergencia es un generador, éste dispondrá de una alimentación independiente de combustible y de un sistema de arranque eficaz, que la Administración juzgue satisfactorios. A menos que el generador de emergencia tenga un segundo dispositivo de arranque independiente, la fuente única de energía acumulada estará protegida de modo que no pueda quedar completamente agotada por el sistema de arranque automático.
- b) Cuando la fuente de energía eléctrica de emergencia sea una batería de acumuladores, ésta podrá contener la carga de emergencia sin necesidad de recarga, manteniendo una tensión que como máximo discrepe de la nominal en un 12 %, en más o en menos, durante todo el periodo de descarga. Dado que falle la fuente de energía principal, esta batería de acumuladores quedará conectada automáticamente al cuadro de distribución de emergencia y sin interrupción pasará a alimentar como mínimo los servicios indicados en el párrafo 2) b) y c). El cuadro de distribución de emergencia irá provisto de un conmutador auxiliar que permita conectar la batería manualmente, dado que falle el sistema automático de conexión.

5) El cuadro de distribución de emergencia se instalará lo más cerca posible de la fuente de energía de emergencia y su ubicación se ajustará a lo dispuesto en el párrafo 1). Cuando la fuente de energía de emergencia esté constituida por un generador, su cuadro de distribución estará situado en el mismo lugar, a menos que esto entorpezca el funcionamiento del cuadro.

6) Toda batería de acumuladores instalada de conformidad con lo dispuesto en la presente regla irá situada en un espacio bien ventilado que no sea el espacio en que esté el cuadro de distribución de emergencia. En un lugar adecuado del cuadro de distribución principal o en la cámara de mando de máquinas se instalará un indicador que señale si la batería que constituye la fuente de energía de emergencia se está descargando. En condiciones normales de funcionamiento el cuadro de distribución de emergencia será alimentado desde el cuadro de distribución principal por un cable alimentador de interconexión protegido en el cuadro principal contra sobrecargas y cortocircuitos. La disposición del cuadro de distribución de emergencia será tal que, en el caso de que falle la fuente principal de energía, se establezca automáticamente la conexión con la fuente de emergencia. Cuando el sistema esté dispuesto para funcionar en realimentación, también se protegerá el citado cable alimentador en el cuadro de distribución de emergencia, al menos contra cortocircuitos.

7) El generador de emergencia y su motor, así como cualquier batería de acumuladores que pueda haber, quedarán dispuestos de modo que funcionen a su plena potencia de régimen estando el buque adrizado o con un ángulo de balance de $22,5^{\circ}$ como máximo a cualquiera de ambas bandas y simultáneamente con un ángulo de cabeceo de 10° como máximo hacia proa o hacia popa, o bien con una combinación cualquiera de ángulos de ambos tipos que no rebasen esos límites.

8) La construcción y la disposición de la fuente de energía eléctrica de emergencia y del equipo de arranque automático serán tales que permitan a la tripulación someterlos a las pruebas pertinentes hallándose el buque en condiciones operacionales normales.

Regla 18

Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo

- 1) a) Las partes metálicas descubiertas e instaladas con carácter permanente, de máquinas o equipo eléctricos, no destinadas a conducir corriente pero que a causa de un defecto puedan conducirla, deberán estar puestas a masa (al casco), salvo que:
 - i) estén alimentadas a una tensión que no exceda de 55 V en corriente continua o de un valor eficaz de 55 V entre los conductores; no se utilizarán autotransformadores con objeto de conseguir esta tensión en corriente alterna; o
 - ii) estén alimentadas a una tensión que no exceda de 250 V por transformadores aisladores de seguridad que alimenten un solo aparato; o
 - iii) estén construidas de conformidad con el principio de aislamiento doble.

- b) El equipo eléctrico portátil funcionará a una tensión que no presente riesgos; las partes metálicas descubiertas de dicho equipo no destinadas a estar sometidas a tensión pero que a causa de un defecto puedan estarlo, deberán ir puestas a masa. La Administración podrá exigir precauciones complementarias para el empleo de lámparas portátiles eléctricas, herramientas del mismo tipo o aparatos análogos en espacios reducidos o excepcionalmente húmedos, en los que puede haber riesgos especiales a causa de la conductividad.
 - c) Los aparatos eléctricos estarán contruidos e instalados de modo que no puedan causar lesiones corporales cuando se les maneje o se les toque en condiciones normales de trabajo.
- 2) Los cuadros de distribución principales y de emergencia estarán dispuestos de modo que los aparatos y el equipo resulten fácilmente accesibles, sin peligro para los operarios. Los laterales, la parte posterior y, si es preciso, la cara frontal de los cuadros de distribución contarán con la necesaria protección. Las partes descubiertas conductoras cuya tensión, en relación a la masa, exceda de la que la Administración fije, no se instalarán en la cara frontal de tales cuadros. Deberá haber esterillas o enjaretados aislantes en las partes frontal y posterior donde se estime que son necesarios.
- 3) a) No se hará uso del sistema de distribución con retorno por el casco para la conducción de fuerza ni para los servicios de calefacción o alumbrado en ningún buque cuya eslora sea igual o superior a 75 m.
- b) Lo dispuesto en el apartado a) no excluye que, en condiciones aprobadas por la Administración, se utilicen:
- i) sistemas de protección catódica por diferencia de potencial eléctrico;
 - ii) sistemas limitados y puestos a masa localmente; o
 - iii) dispositivos de control del nivel de aislamiento, siempre que la corriente que circule no exceda de 30 mA 242 en las condiciones más desfavorables.
- c) Cuando se utilice el sistema de distribución con retorno para el casco todos los subcircuitos finales (todos los tramos de circuito siguientes al último dispositivo protector) serán bifilares, y se tomarán las precauciones especiales que la Administración juzgue satisfactorias.
- 4) a) Cuando se utilice un sistema de distribución primario o secundario, para la conducción de fuerza o para los servicios de calefacción o alumbrado, sin puesta a masa, se instalará un dispositivo para vigilar el nivel de aislamiento en relación a la masa.
- b) Cuando el sistema de distribución se ajuste a lo dispuesto en el apartado a) y se utilice una tensión que exceda de 55 V en corriente continua o de un valor eficaz de 55 V entre los conductores, se instalará un dispositivo para vigilar continuamente el nivel de aislamiento en relación a la masa, que dé una indicación visual o acústica de todo valor de aislamiento anormalmente bajo.

- c) Los sistemas de distribución que estén alimentados a una tensión que no exceda de 250 V en corriente continua o de un valor eficaz de 250 V entre los conductores y que tengan capacidad limitada, podrán cumplir lo dispuesto en el apartado a), siempre que a juicio de la Administración sean satisfactorios.
- 5)
- a) Salvo en circunstancias excepcionales autorizadas por la Administración, todos los forros metálicos y blindajes de los cables deberán ser eléctricamente continuos y estar puestos a masa.
 - b) Todos los cables eléctricos serán al menos de tipo piroretardante y se instalarán de modo que las propiedades que en ese sentido tengan no sufran disminución. Cuando sean necesarios para determinadas instalaciones, la Administración podrá autorizar el uso de cables de tipo especial, como los de radiofrecuencia, que no cumplan lo aquí prescrito.
 - c) Los cables y el cableado destinados a servicios esenciales o de emergencia de conducción de fuerza, alumbrado, comunicaciones interiores o señales, irán tendidos lo más lejos posible de cocinas, espacios de categoría A para máquinas y otros lugares con elevado riesgo de incendio, así como de lavanderías, espacios de manipulación y elaboración de pescado y otros espacios en los que haya un gran porcentaje de humedad. Los cables que conecten bombas contra incendios al cuadro de distribución de emergencia serán de tipo piroresistente si pasan por lugares con elevado riesgo de incendio. Siempre que sea posible, se tenderán de modo que no pueda inutilizarlos el calentamiento de los mamparos posiblemente originado por un incendio declarado en un espacio adyacente.
 - d) Cuando se instalen cables en espacios en los que haya riesgos de incendio o de explosión si se produce una avería eléctrica, se tomarán contra tales riesgos las precauciones especiales que la Administración juzgue satisfactorias.
 - e) La sujeción dada a los cables será tal que evite el desgaste por fricción y otros deterioros.
 - f) Las conexiones extremas y las uniones de todos los conductores se harán de modo que éstos conserven sus primitivas propiedades eléctricas, mecánicas, piroretardantes y, cuando sea necesario, piroresistentes.
 - g) Los cables que se instalen en los compartimentos refrigerados serán adecuados para bajas temperaturas y gran humedad.
- 6)
- a) Los circuitos estarán protegidos contra cortocircuitos. Estarán asimismo protegidos contra sobrecargas, salvo por lo que respecta a la aplicación de la regla 13 o a casos en que la Administración autorice excepcionalmente otra cosa.
 - b) El amperaje o el reglaje apropiado del dispositivo de protección contra sobrecargas destinado a cada circuito estará permanentemente indicado en el punto en que vaya instalado dicho dispositivo.

- 7) Los accesorios de alumbrado estarán dispuestos de modo que no se produzcan aumentos de temperatura que puedan deteriorar los cables y se evite el calentamiento excesivo del material circundante.
- 8) Los circuitos de alumbrado o de fuerza que terminen en espacios en los que haya riesgos de incendio o de explosión estarán provistos de interruptores aisladores situados fuera de tales espacios.
- 9) a) El alojamiento de una batería de acumuladores estará construido y ventilado de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
- b) En estos compartimientos no estará permitida la instalación de equipos eléctricos o de otro tipo que puedan ser causa de ignición de vapores inflamables, salvo en las circunstancias previstas en el párrafo 10).
- c) No se situarán baterías de acumuladores en espacios de alojamiento, a menos que vayan instaladas en una caja herméticamente cerrada.
- 10) En los espacios en que quepa esperar la acumulación de mezclas gaseosas inflamables y en cualquiera de los compartimientos destinados principalmente a contener baterías de acumuladores no se instalará ningún equipo eléctrico, a menos que, a juicio de la Administración:
- a) sea esencial para fines operacionales;
- b) sea de un tipo que no pueda inflamar la mezcla de que se trate;
- c) sea apropiado para el espacio de que se trate; y
- d) cuente con el certificado que permita utilizarlo sin riesgos en los ambientes polvorientos o de acumulación de vapores o gases susceptibles de producirse.
- 11) Se colocarán pararrayos en todos los palos o masteleros de madera. En los buques construidos con materiales no conductores los pararrayos estarán conectados, por medio de conductores apropiados, a una chapa de cobre fijada al casco del buque muy por debajo de la línea de flotación.

PARTE D
ESPACIOS DE MÁQUINAS SIN DOTACIÓN PERMANENTE
(Véase también la regla 3)

Regla 19

Seguridad contra incendios

Prevención de incendios

- 1) Se prestará una atención especial a las tuberías de combustible líquido de alta presión. En los casos posibles, las fugas procedentes de tales sistemas de tuberías se recogerán en un purgador adecuado, dotado de una alarma contra niveles excesivos.
- 2) Cuando los tanques de combustible líquido para servicio diario sean de llenado automático o por telemando se proveerán los medios que eviten los reboses. Análoga atención se prestará a todo equipo destinado a tratar automáticamente líquidos inflamables, como, por ejemplo, los depuradores de combustible, los cuales irán instalados siempre que sea posible en un espacio especial reservado para purificadores y sus calentadores.

3) Cuando los tanques de combustible líquido para servicio diario o los de sedimentación lleven medios calefactores se les proveerá de un dispositivo de alarma contra altas temperaturas si existe la posibilidad de que se exceda el punto de inflamación del combustible líquido.

Detección de incendios

4) En los espacios de máquinas se instalará un sistema detector de incendios, de tipo aprobado, basado en un principio de autocontrol y que cuente con medios que permitan someterlo a pruebas periódicas.

5) El sistema detector originará señales de alarma acústicas y visuales en la caseta de gobierno y en tantos lugares como convenga para que las oiga y las observe el personal que haya a bordo cuando el buque esté en puerto.

6) El sistema detector de incendios será abastecido automáticamente de energía desde una fuente de emergencia si falla la fuente principal.

7) Los motores de combustión interna de potencia igual o superior a 2 500 kW irán provistos de detectores de neblina de lubricante en el cárter o de detectores de la temperatura de cojinetes del motor o de dispositivos equivalentes.

Lucha contra incendios

8) Se proveerá un sistema fijo de extinción de incendios que la Administración juzgue satisfactorio ajustado a lo dispuesto en las reglas V/22 y V/40.

9) En los buques de eslora igual o superior a 75 m se tomarán las medidas necesarias para obtener inmediato suministro de agua del colector contraincendios, mediante:

- a) dispositivos de arranque por telemando para una de las bombas principales contraincendios, desde la caseta de gobierno y desde el puesto de control contra incendios, si lo hay; o mediante
- b) la presión permanente a que se someta el sistema del colector contraincendios, teniendo en cuenta la posibilidad de congelación.¹⁶

10) La Administración habrá de juzgar satisfactorio el mantenimiento de la integridad al fuego de los espacios de máquinas, la ubicación y la centralización de los mandos del sistema de extinción de incendios y los dispositivos de cierre a que se hace referencia en la regla 24, por ejemplo, para la ventilación, las bombas de combustible, etc., y podrá exigir dispositivos extintores, equipos de lucha contra incendios y aparatos respiratorios, además de que se cumplan las prescripciones pertinentes del capítulo V.

Regla 20

Protección contra la inundación

1) Las sentinas de los espacios de máquinas irán provistas de un dispositivo de alarma contra niveles excesivos de líquidos, de modo que quepa detectar la acumulación de éstos, dados ángulos normales de asiento y escora. El sistema detector dará señales de alarma acústicas y visuales en los lugares en que se mantenga una guardia continua.

¹⁶ Véanse las Directrices sobre las precauciones contra la congelación de los colectores contraincendios, que figuran en la recomendación 6 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

2) Los mandos de toda válvula que esté conectada a una toma de mar, una descarga situada por debajo de la flotación o un sistema de inyección de sentina irán emplazados de modo que haya tiempo suficiente para poner en funcionamiento la válvula si entra agua en el espacio de que se trate.

Regla 21

Comunicaciones

En los buques de eslora igual o superior a 75 m, uno de los dos medios separados de comunicación a que se hace referencia en la regla 7 será un medio seguro de comunicación oral. Entre la caseta de gobierno y los alojamientos de los maquinistas se proveerá otro medio seguro de comunicación oral.

Regla 22

Sistema de alarma

- 1) Se instalará un sistema de alarma que indique todo fallo que exija atención.
- 2)
 - a) El sistema será capaz de hacer sonar una alarma acústica en el espacio de máquinas e indicará visualmente en un emplazamiento adecuado cada una de las distintas alarmas que se produzcan.
 - b) El sistema estará conectado a los camarotes de los maquinistas, por medio de un conmutador selector que garantice la conexión con uno de dichos camarotes y a las salas de reunión de maquinistas que pueda haber. La Administración podrá autorizar instalaciones distintas, si ofrecen una seguridad equivalente.
 - c) Si, pasado el tiempo prudencial que fije la Administración, no se ha atendido el fallo señalado por una alarma, entrará en funcionamiento un dispositivo de alarma para los maquinistas y, en la caseta de gobierno, para el personal que esté de guardia.
 - d) En la caseta de gobierno se producirán señales de alarma acústicas y visuales respecto de cualquier situación que exija intervención de la persona que esté de guardia o que haya de ser puesta en su conocimiento.
 - e) En la medida de lo posible el sistema de alarma responderá en su concepción al principio de funcionamiento a prueba de fallos.
- 3) El sistema de alarma podrá:
 - a) ser accionado en todo momento, con cambio automático a una fuente de energía de reserva para casos en que se interrumpa el suministro normal de energía; y
 - b) ser activado por cualquier fallo que se produzca en el suministro normal de energía.
- 4)
 - a) El sistema podrá indicar más de un fallo a la vez, y el hecho de que acepte una alarma no anulará la posibilidad de que se produzca otra.
 - b) La aceptación de una condición de alarma en el emplazamiento a que se hace referencia en el párrafo 2) a) aparecerá indicada en los lugares en

que se dio la alarma. Se mantendrán las señales de alarma hasta que hayan sido aceptadas y las indicaciones visuales proseguirán hasta que se haya subsanado el fallo. Todos los dispositivos de alarma recuperarán automáticamente la posición correspondiente al estado de funcionamiento normal cuando se haya subsanado el fallo.

Regla 23

Prescripciones especiales para las máquinas, calderas e instalaciones eléctricas

1) En los buques de eslora igual o superior a 75 m la fuente de energía eléctrica principal se ajustará a lo siguiente:

- a) cuando normalmente pueda suministrarse energía eléctrica mediante un generador, se tomarán medidas restrictivas de la carga eléctrica que garanticen la integridad del suministro destinado a los servicios necesarios para la propulsión y el gobierno. En previsión de fallos del generador cuando esté funcionando, se dispondrá lo necesario para que automáticamente arranque y quede conectado al cuadro principal de distribución un generador de reserva con capacidad suficiente para hacer posibles la propulsión y el gobierno del buque, con el rearranque automático de la maquinaria auxiliar esencial y, si es necesario, la realización de las correspondientes operaciones en secuencia. Cabrá proveer medios, que la Administración habrá de juzgar satisfactorios, para efectuar por telemando (manualmente) el arranque y la conexión del generador de reserva al cuadro principal, así como medios de rearranque por telemando de la maquinaria auxiliar esencial; y
- b) si normalmente suministran la energía eléctrica varios generadores a la vez, se tomarán medidas restrictivas de la carga eléctrica, por ejemplo, que garanticen que si falla uno de esos generadores los demás seguirán funcionando sin sobrecarga, de modo que sean posibles la propulsión y el gobierno del buque.

2) Cuando se exija que vayan instaladas por duplicado, otras máquinas auxiliares esenciales para la propulsión llevarán dispositivos de conmutación automática que permitan trasladar su función a una máquina de reserva. Toda operación de conmutación automática producirá una señal de alarma.

3) Se proveerán sistemas de control automático y de alarma con las características siguientes:

- a) el sistema de control será tal que por medio de las instalaciones necesarias estén garantizados los servicios imprescindibles para el funcionamiento de la máquina propulsora principal y sus máquinas auxiliares;
- b) cuando se utilicen motores de combustión interna para la propulsión principal se proveerán medios que mantengan la necesaria presión del aire de arranque;
- c) para todos los valores importantes de presión, temperatura, niveles de líquido, etc., se instalará un sistema de alarma que cumpla lo prescrito en la regla 22; y

- d) cuando así convenga, en un punto adecuado quedarán centralizados los paneles de alarma necesarios y los instrumentos indicadores de toda avería que motive la alarma.

Regla 24

Sistema de seguridad

Se instalará un sistema de seguridad que, si en el funcionamiento de las máquinas o de las calderas surgen graves fallos, constitutivos de peligro inmediato, inicie la paralización automática de la parte defectuosa de la instalación y dé una señal de alarma. No se iniciará automáticamente la paralización del sistema propulsor más que en casos en que pudieran sobrevenir una avería total, desperfectos graves o una explosión. Si hay dispositivos para neutralizar la paralización de la máquina propulsora principal, serán de tal índole que no quepa accionarlos inadvertidamente. Si se activan se producirá la oportuna indicación visual.

CAPÍTULO V PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS (Véase también la regla IV/19)

PARTE A GENERALIDADES

Regla 1

Generalidades

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m.
- 2) En los espacios de alojamiento y de servicio se adoptará uno de los métodos de protección indicados seguidamente:
- a) Método IF: construcción de todos los mamparos de compartimentado interior con materiales incombustibles correspondientes a divisiones de clase "B" o "C", en general sin instalar sistema de detección ni de rociadores en los espacios de alojamiento y de servicio; o
 - b) Método IIF: instalación de un sistema automático de rociadores y de alarma para detección y extinción de incendios en todos los espacios en los que pueda declararse un incendio, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior; o
 - c) Método IIIF: instalación de un sistema automático de detección de incendios y de alarma en todos los espacios en los que pueda declararse un incendio, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior, pero a condición de que la superficie de cualesquiera espacios de alojamiento o espacios limitados por divisiones de las clases "A" o "B" no exceda en ningún caso de 50 m². No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos.
- 3) Las prescripciones relativas a la utilización de materiales incombustibles en la construcción y el aislamiento de mamparos límite de espacios de máquinas, puestos de control, etc., y a la protección de troncos de escaleras y de pasillos, serán comunes a los tres métodos.

Regla 2

Definiciones

1) *Material incombustible*: es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para inflamarse cuando se caliente a 750 °C aproximadamente, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido. Cualquier otro material será considerado material combustible.¹⁷

2) *Ensayo estándar de exposición al fuego*: es aquel en que se someten muestras de mamparos o cubiertas, en un horno de pruebas, a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura. La muestra tendrá una superficie expuesta de 4,65 m² por lo menos y una altura (longitud, si se trata de una cubierta) de 2,44 m, guardará el mayor parecido posible con la construcción y tendrá, cuando resulte apropiado, una unión por lo menos. La curva estándar tiempo-temperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes puntos, cuyos valores se miden por encima de la temperatura inicial del horno:

al cabo de los 5 primeros min:	556 °C
al cabo de los 10 primeros min:	659 °C
al cabo de los 15 primeros min:	718 °C
al cabo de los 30 primeros min:	821 °C
al cabo de los 60 primeros min	925 °C

3) *Divisiones de clase "A"*: son las formadas por mamparos y cubiertas que reúnan las condiciones siguientes:

- a) ser de acero o de otro material equivalente;
- b) estar convenientemente reforzadas;
- c) estar construidas de manera que impidan el paso del humo y de las llamas hasta el final del ensayo estándar de exposición al fuego de una hora; y
- d) estar aisladas con materiales incombustibles aprobados, de manera que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 °C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 180 °C por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase "A-60"	60 min
Clase "A-30"	30 min
Clase "A-15"	15 min
Clase "A-0"	0 min

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con un mamparo o una cubierta prototipo para asegurarse de que satisfacen las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.¹⁸

¹⁷ Véase la parte 1 – Ensayo de incombustibilidad, que figura en el anexo 1 del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88).

¹⁸ Véase la parte 3 – Ensayo para divisiones de clase "A", "B" y "F", que figura en el anexo 1 del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88).

4) *Divisiones de clase "B"*: son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

- a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego;
- b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 °C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 °C por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase "B-15"	15 min
Clase "B-0"	0 min; y

- c) ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se empleen en su construcción y montaje habrán de ser incombustibles, aun cuando se podrá autorizar el empleo de chapas combustibles a condición de que éstas satisfagan las pertinentes prescripciones del presente capítulo.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.¹⁹

5) *Divisiones de clase "C"*: son las construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que satisfagan las prescripciones relativas al paso del humo y de las llamas ni a la limitación de la elevación de temperatura. Se autorizará el empleo de chapas combustibles a condición de que satisfagan las otras prescripciones del presente capítulo.

6) *Divisiones de clase "F"*: son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

- a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego; y
- b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 °C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 °C por encima de la temperatura inicial, hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.¹⁸

7) *Cielos rasos o revestimientos continuos de clase "B"*: son los cielos rasos o revestimientos de clase "B" que terminan únicamente en una división de clase "A" o "B".

¹⁹ Véase la parte 3 – Ensayo para divisiones de clase "A", "B" y "F", que figura en el anexo 1 del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88).

8) *De acero o de otro material equivalente*: significa de acero o de cualquier material que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, posee propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar precedente (v.g., una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).

9) *Débil propagación de la llama*: indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido.

10) *Espacios de alojamiento o alojamientos*: son los utilizados como espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, oficinas, enfermerías, cines, salas de juegos y pasatiempos, oficios que no contengan artefactos para cocinar y otros espacios semejantes.

11) *Espacios públicos*: son las partes del espacio general de alojamiento utilizadas como vestíbulos, comedores, salones y recintos semejantes de carácter permanente.

12) *Espacios de servicio*: son los utilizados como cocinas, los oficios que contienen artefactos para cocinar, los armarios, los pañoles, los talleres que no forman parte de los espacios de máquinas, y otros espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

13) *Puestos de control*: son los espacios donde se hallan los aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo electrogenerador de emergencia, o donde está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.

14) *Espacios de categoría A para máquinas*: son los espacios y troncos de acceso a esos espacios que contienen motores de combustión interna utilizados:

- a) para la propulsión principal; o
- b) para otros fines si esos motores tienen una potencia conjunta no inferior a 750 kW,

o los que contienen una caldera alimentada con combustible líquido o una instalación de combustible líquido.

15) *Espacios de máquinas*: son los espacios de categoría A para máquinas y todos los que contienen la maquinaria propulsora, caldera, instalaciones de combustible líquido, máquinas de vapor y de combustión interna, generadores, aparatos de gobierno, maquinaria eléctrica principal, estaciones de toma de combustible, maquinaria de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización, y espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

PARTE B MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 60 METROS

Regla 3

Estructura

1) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de acero o de otro material equivalente a menos que en el párrafo 4) se disponga otra cosa.

2) El aislamiento de los componentes de aleación de aluminio de las divisiones de clase "A" y "B", salvo los de estructuras que a juicio de la Administración no soporten carga, será tal que la temperatura del alma del elemento estructural no rebase la temperatura ambiente, en ningún momento del ensayo estándar de exposición al fuego que proceda realizar, en más de 200 °C.

3) Se prestará atención muy particular al aislamiento de los componentes estructurales de aleación de aluminio integrados en puntales, candeleros y otros elementos de soporte necesarios en las zonas de estiba y arriado de las embarcaciones de supervivencia, y en las de embarco, así como al aislamiento de las divisiones de clase "A" y "B", como garantía de que:

- a) en los elementos que den soporte a las zonas de embarcaciones de supervivencia y a divisiones de clase "A", el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo 2) seguirá siendo observado al cabo de una hora; y
- b) en los elementos necesarios para dar soporte a divisiones de clase "B", el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo 2) seguirá siendo observado al cabo de media hora.

4) Los techos y paredes de guardacalores de los espacios de categoría A para máquinas serán de acero debidamente aislado y las aberturas que tengan estarán dispuestas y protegidas de modo que eviten la propagación del fuego.

Regla 4

Mamparos situados dentro de los espacios de alojamiento y de servicio

1) En los espacios de alojamiento y de servicio todos los mamparos que necesariamente hayan de ser divisiones de clase "B" se extenderán de cubierta a cubierta y hasta el forro exterior u otras partes constitutivas de límites, a menos que se instalen cielos rasos o revestimientos continuos de clase "B", o unos y otros, en ambos lados del mamparo, en cuyo caso el mamparo podrá terminar en el cielo raso o revestimiento continuos.

2) Método IF: Todos los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras reglas de la presente parte no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A" o "B", serán al menos de clase "C".

3) Método IIF: La construcción de los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras reglas de la presente parte no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A" o "B" no estará sujeta a ninguna restricción, salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de clase "C" de acuerdo con lo indicado en la tabla 1 de la regla 7.

4) Método IIIF: La construcción de los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras reglas de la presente parte no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A" o "B" no estará sujeta a ninguna restricción. La superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por una división continua de clase "A" o "B" no excederá en ningún caso de 50 m², salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de clase "C" de acuerdo con lo indicado en la tabla 1 de la regla 7. No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos.

Regla 5

Protección de troncos de escalera y de ascensor en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control

- 1) Los troncos de escalera que sólo atraviesen una cubierta estarán protegidos, al menos a un nivel, por divisiones que al menos sean de clase "B-0" y puertas de cierre automático. Los troncos de ascensor que sólo atraviesen una cubierta estarán rodeados de divisiones de clase "A-0", con puertas de acero en los dos niveles. Los troncos de escalera y de ascensor que atraviesen más de una cubierta estarán rodeados de divisiones que al menos sean de clase "A-0" y protegidos por puertas de cierre automático en todos los niveles.
- 2) Todas las escaleras tendrán armazón de acero, excepto en los casos en que la Administración autorice la utilización de otro material equivalente.

Regla 6

Puertas en divisiones piroresistentes

- 1) Las puertas ofrecerán una resistencia al fuego equivalente en la medida de lo posible a la de la división en que estén montadas. Las puertas y los marcos de puerta de las divisiones de clase "A" serán de acero. Las puertas de las divisiones de clase "B" serán incombustibles. Las puertas montadas en mamparos límite de espacios de categoría A para máquinas serán de cierre automático y suficientemente herméticas. La Administración podrá autorizar el uso de materiales combustibles en las puertas que dentro de los camarotes separen éstos de instalaciones higiénicas interiores, tales como duchas, si están construidas de acuerdo con el Método IF.
- 2) Las puertas que hayan de ser de cierre automático no llevarán ganchos de retención. No obstante, podrán usarse dispositivos de retención telemandados y a prueba de fallos.
- 3) Cabrá autorizar aberturas de ventilación en las puertas de los mamparos de pasillo o debajo de ellas, pero no en las puertas de troncos de escalera ni debajo de ellas. Dichas aberturas se practicarán únicamente en la mitad inferior de la puerta. Cuando haya una o varias aberturas de este tipo en una puerta, o debajo de ella, su área total no excederá de 0,05 m². Si la abertura ha sido practicada en la puerta, llevará una rejilla de material incombustible.
- 4) Las puertas estancas no necesitan aislamiento.

Regla 7

Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas

- 1) Además de cumplir las disposiciones específicas de integridad al fuego que figuran en otros lugares de la presente parte, los mamparos y cubiertas tendrán como integridad mínima al fuego la indicada en las tablas 1 y 2 de la presente regla.
- 2) En la aplicación de las tablas se observarán las siguientes prescripciones:
 - a) las tablas 1 y 2 se aplican respectivamente a los mamparos y a las cubiertas que separen espacios adyacentes; y
 - b) con objeto de determinar las normas adecuadas de integridad al fuego que deben regir para las divisiones situadas entre espacios adyacentes, estos espacios se clasifican, según su riesgo de incendio, como sigue:

- i) Puestos de control (1)

Espacios en que están situados el equipo generador de energía y de alumbrado para casos de emergencia.

Caseta de gobierno y cuarto de derrota.

Espacios en que está situado el equipo de radiocomunicación del buque.

Cámaras de equipo extintor de incendios, cámaras de control de ese equipo y puestos de equipo detector de incendios.

Cámara de mando de la maquinaria propulsora, si se halla situada fuera del espacio de esta maquinaria.

Espacios en que están los dispositivos centralizados de alarma contra incendios.
- ii) Pasillos (2)

Pasillos y vestíbulos.
- iii) Alojamientos (3)

Según quedan definidos en la regla 2 10) y 11), excluidos los pasillos.
- iv) Escaleras (4)

Escaleras interiores, ascensores y escalas mecánicas no ubicados totalmente en el interior de los espacios de máquinas y los troncos correspondientes. A este respecto una escalera que solamente esté cerrada en un nivel se considerará parte del entrepuente del que no esté separada por una puerta contra incendios.
- v) Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)

Armarios y pañoles que ocupen menos de 2 m², cuartos de secado y lavanderías.
- vi) Espacios de categoría A para máquinas (6)

Según quedan definidos en la regla 2 14)
- vii) Otros espacios de máquinas (7)

Según quedan definidos en la regla 2 15), incluidos los espacios destinados a la elaboración de harina de pescado, pero excluidos los espacios de categoría A para máquinas.

- viii) Espacios de carga (8)
- Todos los espacios destinados a contener carga, incluidos los tanques para carga de hidrocarburos, y los troncos y las escotillas de acceso a los mismos.
- ix) Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)
- Cocinas, oficinas provistos de artefactos para cocinar, pañoles de pinturas y de luces, armarios y pañoles que ocupen superficies de 2 m² o más, y talleres que no formen parte de los espacios de máquinas.
- x) Cubiertas expuestas (10)
- Espacios de cubierta expuestos y zonas protegidas del paseo de cubierta, espacios dedicados a la elaboración de pescado crudo, espacios para el lavado de pescado y espacios semejantes en que no haya riesgo de incendio.
- Espacios descubiertos que quedan fuera de las superestructuras y casetas.

El título de cada categoría pretende ser representativo, más que restrictivo. El número que, consignado entre paréntesis, sigue a cada categoría, es el número de la columna o de la línea aplicable de las tablas.

Tabla 1: Integridad al fuego de los mamparos que separen espacios adyacentes

Espacios	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Puestos de control (1)	A-0 ^e	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	
Pasillos (2)		C	B-0	B-0 A-0 ^c	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	
Alojamientos (3)			C ^{a,b}	B-0 A-0 ^c	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	
Escaleras (4)				B-0 A-0 ^c	B-0 A-0 ^c	A-60	A-0	A-0	A-0	
Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	
Espacios de categoría A para máquinas (6)							A-0	A-0	A-60	
Otros espacios de máquinas (7)							A-0 ^d	A-0	A-0	
Espacios de carga (8)									A-0	
Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)									A-0 ^d	
Cubiertas expuestas (10)										-

Tabla 2: Integridad al fuego de las cubiertas que separen espacios adyacentes

Espacio inferior ↓ / Espacio superior →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Puestos de control (1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	
Pasillos (2)	A-0			A-0		A-60	A-0	A-0	A-0	
Alojamientos (3)	A-60	A-0		A-0		A-60	A-0	A-0	A-0	
Escaleras (4)	A-0	A-0	A-0		A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	
Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)	A-15	A-0	A-0	A-0		A-60	A-0	A-0	A-0	
Espacios de categoría A para máquinas (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60		A-60	A-30	A-60	
Otros espacios de máquinas (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0		A-0	A-0	
Espacios de carga (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0		A-0	
Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^d	
Cubiertas expuestas (10)										—

Notas: Aplicables a la tabla 1 y a la tabla 2, según corresponda.

- a Los mamparos no estarán sujetos a ninguna exigencia especial si se emplean los métodos de prevención de incendios IIF y IIIF.
- b El método IIIF obliga a colocar mamparos de la clase "B", del tipo de integridad al fuego "B-0", entre espacios o grupos de espacios que ocupen una superficie de 50 m² o más.
- c Para determinar el tipo aplicable en cada caso, véanse las reglas 4 y 5.
- d Si se trata de espacios de la misma categoría numérica y con el subíndice D añadido, sólo se exigirán mamparos o cubiertas del tipo indicado en las tablas cuando los espacios adyacentes estén destinados a fines distintos, caso posible, por ejemplo, con los de la categoría (9). No hará falta montar un mamparo entre dos cocinas colindantes; pero entre una cocina y un pañol de pinturas se necesitará un mamparo del tipo "A-0".
- e Los mamparos que separen entre sí la caseta de gobierno, el cuarto de derrota y la cabina radiotelegráfica podrán ser del tipo "B-0".
- f No será necesario instalar aislamiento contra el fuego si, a juicio de la Administración, el riesgo de incendio en los espacios de máquinas de la categoría (7) es pequeño o nulo.
- * Cuando en las tablas aparece un asterisco, ello significa que la división habrá de ser de acero o de un material equivalente, pero no necesariamente de la clase "A".

3) Cabrá aceptar que los cielos rasos o los revestimientos continuos y de clase "B", junto con las correspondientes cubiertas o mamparos, dan total o parcialmente el aislamiento y la integridad prescritos respecto de una división.

4) Las ventanas y las lumbreras que den a los espacios de máquinas habrán de satisfacer las siguientes condiciones:

- a) si las lumbreras se pueden abrir, será posible cerrarlas desde el exterior del espacio de que se trate. Las lumbreras provistas de vidriera llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente;
- b) los mamparos límite de los espacios de máquinas no llevarán cristales ni materiales semejantes. Cabrá no obstante utilizar cristal reforzado con alambre en las lumbreras y cristal en las cámaras de control situadas dentro de los espacios de máquinas; y
- c) en las lumbreras a que se hace referencia en el apartado a) se utilizará cristal reforzado con alambre.

5) En los mamparos límite exteriores que de conformidad con la regla 3 1) hayan de ser de acero o de otro material equivalente se podrán practicar aberturas para acoplamiento de ventanas y portillos, siempre que en otros lugares de la presente parte no se estipule para ellos integridad de clase "A". Del mismo modo, en los mamparos así situados que no hayan de tener integridad de clase "A", las puertas podrán ser de materiales que a juicio de la Administración sean adecuados.

Regla 8

Detalles sobre la construcción

1) Método IF. En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, todos los revestimientos, las pantallas supresoras de corrientes de aire, los cielos rasos y los rastreles correspondientes serán de materiales incombustibles.

2) Métodos IIF y IIIF. En los pasillos y en los troncos de escalera utilizados para espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, los cielos rasos, los revestimientos, las pantallas supresoras de corrientes de aire y los rastreles correspondientes serán de materiales incombustibles.

3) Métodos IF, IIF y IIIF.

- a) Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticorrosión y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criogénicos y de los accesorios para tuberías de dichos sistemas, no necesitan ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas ofrecerán una resistencia a la propagación de la llama que satisfaga los criterios de la Administración. En los espacios en que puedan penetrar productos del petróleo, la superficie aislante será impenetrable a éste y a sus vapores.
- b) Los mamparos, revestimientos y cielos rasos incombustibles que se utilicen para espacios de alojamiento y de servicio podrán ir cubiertos de chapa combustible cuyo espesor no exceda de 2,0 mm en el interior de dichos espacios, ni de 1,5 mm en pasillos, troncos de escalera y puestos de control.
- c) Las cámaras de aire que haya detrás de los cielos rasos, empanelados o revestimientos estarán divididas por pantallas supresoras de corrientes de aire, bien ajustadas y dispuestas con espaciado intermedio de no más de 14 m. En sentido vertical, esos espacios, incluidos los que se encuentren detrás de los revestimientos de escaleras, troncos, etc., estarán cerrados en cada cubierta.

Regla 9

Sistemas de ventilación

- 1) a) Los conductos de ventilación serán de material incombustible. No obstante, los tramos de conductos cortos que en general no excedan de 2 m de longitud ni de 0,02 m² de sección transversal podrán no ser incombustibles, si se cumplen las siguientes condiciones:
 - i) que los conductos sean de un material que en opinión de la Administración no presente sino un reducido riesgo de incendio;

- ii) que se utilicen solamente al extremo del dispositivo de ventilación; y
 - iii) que no estén situados a menos de 600 mm, medida esta distancia en el sentido longitudinal del conducto, de una abertura practicada en una división de clase "A" o "B", incluidos cielos rasos continuos de clase "B".
- b) En el caso de conductos de ventilación cuya sección transversal libre exceda de $0,02 \text{ m}^2$, que atraviesen mamparos o cubiertas de clase "A", cada abertura de paso irá revestida con un manguito de chapa de acero, a menos que el conducto mismo sea de acero en el tramo que atraviese la cubierta o el mamparo y cumpla en ese tramo con las siguientes condiciones:
- i) para los conductos cuya sección transversal libre exceda de $0,02 \text{ m}^2$ se utilizarán manguitos que tengan por lo menos 3 mm de espesor y 900 mm de longitud. Cuando el manguito pase por un mamparo se hará, si esto es posible, que de su longitud quede una mitad a cada lado del mamparo. Los conductos cuya sección transversal libre exceda de $0,02 \text{ m}^2$ llevarán un aislamiento contra el fuego que tenga por lo menos la misma integridad al fuego que el mamparo o la cubierta atravesados. Se podrá proveer una protección equivalente para el paso, siempre que la Administración la juzgue satisfactoria; y
 - ii) los conductos cuya sección transversal libre exceda de $0,075 \text{ m}^2$ llevarán cierres de mariposa contra incendios, además de cumplir lo prescrito en el apartado b) i). El cierre de mariposa funcionará automáticamente, pero cabrá asimismo cerrarlo a mano desde ambos lados del mamparo o de la cubierta, e irá provisto de un indicador que señale si está abierto o cerrado. Estos cierres de mariposa no serán necesarios, sin embargo, cuando los conductos pasen a través de espacios limitados por divisiones de clase "A", sin dar servicio a éstos, siempre que dichos conductos tengan la misma integridad al fuego que los mamparos que atraviesen.
- c) Los conductos de ventilación de los espacios de categoría A para máquinas o los de las cocinas no pasarán normalmente a través de espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.
- d) Los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento o de servicio o de los puestos de control no pasarán normalmente a través de espacios de categoría A para máquinas ni de las cocinas. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.
- e) En el caso de conductos de ventilación cuya sección transversal libre exceda de $0,02 \text{ m}^2$, que atraviesen mamparos de clase "B", cada abertura de paso irá revestida con un manguito de chapa de acero de por lo menos 900 mm de longitud, a menos que el conducto mismo sea de acero en un tramo de esa longitud por donde atraviese el mamparo. Cuando el

manguito pase por un mamparo de clase "B" se hará, si esto es posible, que de su longitud quede una mitad a cada lado del mamparo.

- f) Se tomarán todas las medidas posibles, en relación con los puestos de control situados fuera de los espacios de máquinas, para asegurar que en caso de incendio seguirá habiendo en dichos puestos ventilación y visibilidad y que no habrá humo, de manera que la maquinaria y el equipo que contengan puedan ser supervisados y continuar funcionando eficazmente. Se instalarán dos dispositivos distintos, completamente separados entre sí, para el suministro de aire, cuyas respectivas tomas de aire estarán dispuestas de manera que el peligro de que el humo se introduzca simultáneamente por ambas sea mínimo. A discreción de la Administración cabrá no exigir el cumplimiento de estas prescripciones en el caso de puestos de control situados en una cubierta expuesta o de modo que den a ella, o cuando se puedan utilizar dispositivos de cierre igualmente eficaces.
- g) Cuando los conductos de extracción de los fogones de las cocinas atraviesen alojamientos o espacios que contengan materiales combustibles, estarán construidos con divisiones de clase "A". Cada conducto de extracción estará provisto de:
 - i) un filtro de grasas fácilmente desmontable a fines de limpieza;
 - ii) un regulador de tiro situado en el extremo inferior del conducto;
 - iii) dispositivos, accionables desde el interior de la cocina, que permitan desconectar el extractor; y
 - iv) medios fijos de extinción de un fuego que se produzca en el interior del conducto, salvo cuando, en el caso de buques de eslora inferior a 75 m, la Administración no considere práctica la instalación de esos medios.

2) Los orificios principales de admisión y salida de todos los sistemas de ventilación podrán quedar cerrados desde el exterior del espacio destinado a ser ventilado. Los aparatos de ventilación mecánica de los espacios de alojamiento, los de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas se podrán parar desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de dichos espacios. Este lugar será tal que no quede fácilmente aislado en caso de incendio en los espacios a los que dé servicio. Los medios destinados a parar la ventilación mecánica de los espacios de máquinas estarán totalmente separados de los medios instalados para parar la ventilación de otros espacios.

3) Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios anulares que circunden chimeneas.

4) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas serán independientes de los provistos para otros espacios.

5) En los pañoles que contengan cantidades considerables de productos muy inflamables se proveerán dispositivos de ventilación que sean independientes de los demás sistemas de ventilación. Se habilitará la ventilación en la parte alta y en la parte baja del espacio. Los orificios de admisión y salida de los ventiladores irán dotados de parachispas y estarán situados en zonas que no encierren riesgos.

Regla 10

Instalaciones de calefacción

- 1) Los radiadores eléctricos serán fijos y estarán contruidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalarán radiadores de este tipo con elementos descubiertos en tal manera que puedan chamuscar ropas, cortinas o materiales análogos o prenderles fuego.
- 2) No se permitirá utilizar fuegos abiertos como medio de calefacción. Las estufas y otros artefactos calefactores análogos irán firmemente sujetos y llevarán tanto por debajo como a su alrededor y en el recorrido de sus chimeneas, protección y aislamiento adecuados contra el fuego. Las chimeneas de las estufas que quemen combustible sólido estarán concebidas y dispuestas de modo que sea mínima la posibilidad de que queden obstruidas con los productos de la combustión, y serán fáciles de limpiar. Los registros reguladores del tiro de las chimeneas dejarán, aun estando cerrados, una abertura adecuada. Los espacios en que estén instaladas las estufas irán provistos de ventiladores de sección suficiente para suministrar el aire de combustión necesario en dichas estufas. Estos ventiladores carecerán de medios que permitan cerrarlos e irán situados de modo que no necesiten los dispositivos de cierre indicados en la regla II/9.
- 3) No se permitirán artefactos de gas de llama abierta, exceptuados hornillos de cocina y calentadores de agua. Los espacios que contengan tales hornillos o calentadores tendrán ventilación adecuada para llevar hasta un punto exento de riesgos los humos y el gas que puedan escapar. Todas las tuberías que conduzcan el gas desde el recipiente que lo contenga hasta el hornillo o el calentador de agua serán de acero o de otro material equivalente. Se instalarán dispositivos automáticos de seguridad que corten el gas si disminuye la presión en el conducto principal de gas o si se apaga la llama en cualquiera de los artefactos.
- 4) Cuando se utilice combustible gaseoso para fines domésticos, las medidas relativas a su almacenamiento, distribución y consumo serán las que la Administración juzgue satisfactorias y se ajusten a lo dispuesto en la regla 12.

Regla 11

*Cuestiones diversas*²⁰

- 1) Todas las superficies descubiertas de pasillos y troncos de escalera, y las que comprendan rastreles en espacios ocultos o inaccesibles situados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama.²¹ Las superficies descubiertas de los cielos rasos que haya en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control tendrán características de débil propagación de la llama.

²⁰ Véanse las Directrices relativas al empleo de ciertos materiales plásticos, que figuran en la recomendación 7 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

²¹ Véanse las Directrices sobre la evaluación de los riesgos de incendio típicos de los materiales, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.166(ES.IV), y la parte 5 – Ensayo de inflamabilidad de las superficies (ensayo para los materiales de superficie y los revestimientos primarios de cubierta), que figura en el anexo 1 del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88).

- 2) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos. La Administración se cerciorará de que estos materiales no presentan riesgos inaceptables de incendio.
- 3) Los revestimientos primarios de cubierta aplicados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente ni originen riesgos de toxicidad o explosión a elevadas temperaturas.²²
- 4) Cuando las divisiones de clase "A" o "B" estén perforadas para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., o para acoplar bocas de ventilación, aparatos de alumbrado y dispositivos análogos, se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya la resistencia al fuego de esas divisiones.
- 5)
 - a) En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, las tuberías que atraviesen divisiones de clase "A" o "B" serán de materiales aprobados teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deban soportar. En los casos en que la Administración autorice la conducción de aceite y líquidos combustibles a través de espacios de alojamiento y de servicio, las tuberías conductoras serán de un material aprobado teniendo en cuenta el riesgo de incendio.
 - b) En la construcción de imbornales de banda, descargas de aguas sucias y demás orificios de evacuación próximos a la flotación, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inundación, no se emplearán materiales que el calor pueda inutilizar rápidamente.
- 6) No se utilizarán películas con soporte de nitrato de celulosa en las instalaciones cinematográficas.
- 7) Todos los recipientes de desperdicios, excepto los que se utilicen en la elaboración del pescado, serán de materiales incombustibles y carecerán de aberturas en los laterales y en el fondo.
- 8) Los motores que accionen las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras bombas similares, también para combustible líquido, estarán provistos de mandos a distancia situados fuera de los espacios de que se trate, de modo que se les pueda parar si se produce un incendio en el espacio en que estén emplazados.
- 9) Se instalarán bandejas de goteo en los puntos necesarios para impedir que escape aceite a las sentinas.
- 10) En los compartimientos utilizados para almacenar pescado se protegerá el aislamiento combustible por medio de un revestimiento bien ajustado.

²² Véase la Recomendación sobre procedimientos de ensayo de exposición al fuego para determinar la inflamabilidad de los revestimientos primarios de cubierta, adoptada por la Organización mediante la resolución A.687(17).

Regla 12

Almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosas

- 1) Las botellas de gases comprimidos, licuados o disueltos irán claramente marcadas por medio de colores de identificación reglamentarios, llevarán una inscripción de identificación, claramente legible, con el nombre y la fórmula química de su contenido, y estarán firmemente sujetas.
- 2) Las botellas que contengan gases inflamables u otros gases peligrosos y las botellas vacías se almacenarán, firmemente sujetas, en cubiertas expuestas, y las válvulas, los reguladores de presión y las tuberías que salgan de las botellas irán protegidos contra posibles daños. Las botellas irán protegidas contra variaciones de temperatura, la radiación solar directa y la acumulación de nieve. No obstante, la Administración podrá permitir el almacenamiento de estas botellas en compartimientos que satisfagan lo dispuesto en los párrafos 3) a 5).
- 3) Los espacios en que haya líquidos altamente inflamables, tales como pinturas volátiles, parafina, benceno, etc., y, cuando esté permitido, gases licuados, sólo tendrán acceso directo desde las cubiertas expuestas. Los dispositivos de regulación de la presión y las válvulas de seguridad descargarán dentro del compartimiento de que se trate. Si los mamparos límite de tales compartimientos lindan con otros espacios cerrados, serán mamparos herméticos.
- 4) No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos habrán de ser adecuados, a juicio de la Administración, para empleo en atmósfera inflamable. Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".
- 5) Para cada tipo de gas comprimido se proveerá almacenamiento por separado. En los compartimientos utilizados para almacenar tales gases no se llevarán otros productos combustibles, ni herramientas u objetos que no pertenezcan a la instalación de distribución del gas. No obstante, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de esta prescripción considerando las características y el volumen de los gases comprimidos y el uso a que se les destine.

Regla 13

Medios de evacuación

- 1) Habrá escaleras y escalas que den acceso a los espacios de alojamiento y a aquéllos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:
 - a) a todos los niveles de los alojamientos, cada espacio o grupo de espacios reducidos tendrá al menos dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí, uno de los cuales podrá ser el medio de acceso normal;
 - b) i) debajo de la cubierta de intemperie el medio principal de evacuación será una escalera y el medio secundario podrá ser un tronco o una escalera; y

- ii) encima de la cubierta de intemperie, los medios de evacuación serán escaleras o puertas, o ambas cosas combinadas, que den a una cubierta expuesta;
 - c) excepcionalmente la Administración podrá permitir que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicio en los mismos;
 - d) el pasillo o la parte de pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá más de 7 m de longitud; y
 - e) el ancho y la continuidad de los medios de evacuación responderán a criterios que satisfagan a la Administración.
- 2) Cada espacio de categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación, que consistirán en:
- a) dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior del espacio de que se trate e igualmente separadas entre sí, y desde las que haya acceso a la cubierta expuesta. En general, una de estas escalas dará protección continua contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro situado fuera del mismo. No obstante, la Administración podrá no exigir esa protección si por la disposición o por las dimensiones especiales del espacio de máquinas, se provee una vía segura de evacuación desde la parte inferior de éste. La estructura que dé tal protección será de acero, provista, en caso necesario, de un aislamiento que la Administración juzgue satisfactorio y, en el extremo inferior, de una puerta de acero de cierre automático; o bien en
 - b) una escala de acero que conduzca a una puerta situada en la parte superior del espacio, desde la que haya acceso a la cubierta expuesta, y, en la parte inferior del espacio y bien separada de esa escala, una puerta de acero, maniobrable desde ambos lados, que ofrezca una vía segura de evacuación desde dicha parte inferior hacia la cubierta expuesta.
- 3) En espacios para máquinas que no sean los de categoría A se proveerán vías de evacuación que la Administración juzgue satisfactorias habida cuenta de la naturaleza y la ubicación del espacio y de la posibilidad de que normalmente haya personas de servicio en él.
- 4) Los ascensores no serán considerados como constitutivos de uno de los medios de evacuación que se prescriben.

Regla 14

Sistemas automáticos de rociadores, alarma y detección de incendios (Método IIF)

- 1) En los buques para los que se adopte el Método IIF se instalará un sistema automático de rociadores, alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla lo estipulado en la presente regla y quede dispuesto de modo que proteja los espacios de alojamiento y los de servicio, exceptuando los que no ofrezcan un peligro considerable de incendio, tales como espacios perdidos y espacios sanitarios.

- 2) a) El sistema deberá poder entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento. Será del tipo de tuberías llenas, aunque pequeñas secciones no protegidas podrán ser del tipo de tuberías vacías si la Administración considera necesaria esta precaución. Toda parte del sistema que pueda quedar sometida durante el servicio a temperaturas de congelación estará adecuadamente protegida.²³ Se mantendrá el sistema a la presión necesaria y se tomarán las medidas que aseguren un suministro continuo de agua, tal como se estipula en el párrafo 6) b).
- b) Cada sección de rociadores contará con los elementos necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un rociador entra en acción. Estos indicadores señalarán en qué zona atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en la caseta de gobierno; además habrá dispositivos emisores de señales de alarma visuales y acústicas derivados del indicador y emplazados en posiciones ajenas a la caseta de gobierno, para garantizar que dichas señales sean percibidas inmediatamente por la tripulación. El circuito de alarma estará instalado de forma que indique cualquier avería producida en el sistema.
- 3) a) Los rociadores estarán agrupados en secciones separadas, con un máximo de 200 rociadores por sección.
- b) Cada sección de rociadores será susceptible de quedar aislada mediante una sola válvula de cierre. La válvula de cierre de cada sección será fácilmente accesible y su ubicación estará indicada de modo claro y permanente. Se dispondrá de los medios necesarios para impedir que las válvulas de cierre sean accionadas por una persona no autorizada.
- c) En la válvula de cierre de cada sección y en un puesto central se instalará un manómetro que indique la presión del sistema.
- d) Los rociadores serán resistentes a la corrosión. En los espacios de alojamiento y de servicio empezarán a funcionar cuando se alcance una temperatura de entre 68 °C y 79 °C, pero en locales tales como cuartos de secado, en los que cabe esperar una alta temperatura ambiente, la de funcionamiento de los rociadores se podrá aumentar hasta en 30 °C por encima de la máxima prevista para la parte superior del local considerado.
- e) Junto a cada indicador habrá una lista o un plano que muestre los espacios protegidos y la posición de la zona con respecto a cada sección. Se dispondrá de instrucciones adecuadas para pruebas y operaciones de mantenimiento.
- 4) Los rociadores irán colocados en la parte superior y espaciados según una disposición apropiada para mantener un régimen medio de aplicación de cuando menos 5 l/m²/min sobre el área teórica de la zona que protejan. También cabrá que la Administración permita el uso de rociadores cuyo caudal de agua, siendo distinto de éste, esté distribuido de modo que a juicio suyo no sea menos eficaz.

²³ Véanse las Directrices sobre las precauciones contra la congelación de los colectores contraincendios, que figuran en la recomendación 6 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

- 5) a) Se instalará un tanque de presión que tenga un volumen igual, como mínimo, al doble de la carga de agua especificada en el presente apartado. Contendrá permanentemente una carga de agua dulce equivalente a la que descargaría en un minuto la bomba indicada en el párrafo 6) b), y la instalación será tal que en el tanque se mantenga una presión de aire suficiente para asegurar que, cuando se haya descargado el agua dulce almacenada en él, la presión no será menor en el sistema que la presión de trabajo del rociador más la presión debida a la altura de agua, medida desde el fondo del tanque hasta el rociador más alto del sistema. Existirán medios adecuados para reponer el aire a presión y la carga de agua dulce del tanque. Se instalará un indicador de nivel, de vidrio, que muestre el nivel correcto del agua en el tanque.
- b) Deberá disponerse de medios para impedir que entre agua de mar en el tanque.
- 6) a) Se instalará una bomba mecánica independiente, sólo destinada a mantener automáticamente la descarga continua de agua de los rociadores. Comenzará a funcionar automáticamente ante un descenso de presión en el sistema, antes de que la carga permanente de agua dulce del tanque de presión se haya agotado por completo.
- b) La bomba y el sistema de tuberías serán capaces de mantener la presión necesaria al nivel del rociador más alto, de modo que se asegure un suministro continuo de agua en cantidad suficiente para cubrir simultáneamente el área máxima que separen mamparos piroresistentes formados por divisiones de clase "A" o "B", o un área de 280 m², si ésta es menor, al régimen de aplicación especificado en el párrafo 4).
- c) La bomba tendrá en el lado de descarga una válvula de prueba con un tubo corto de extremo abierto. El área efectiva de la sección de la válvula y del tubo permitirá la descarga del caudal de bomba prescrito sin que cese la presión del sistema especificada en el párrafo 5) a).
- d) La toma de agua de mar de la bomba estará situada, siempre que esto sea posible, en el mismo espacio que la bomba, y dispuesta de modo que cuando el buque esté a flote no sea necesario cortar el abastecimiento de agua de mar para la bomba, como no sea a fines de inspección o reparación de ésta.
- 7) La bomba de los rociadores y el tanque correspondiente estarán situados en un lugar suficientemente alejado de cualquier espacio de categoría A para máquinas y fuera de todo espacio que el sistema de rociadores haya de proteger.
- 8) a) Habrá por lo menos dos fuentes de energía para la bomba de agua de mar y el sistema automático de alarma y detección de incendios. Si la bomba es de accionamiento eléctrico estará conectada a la fuente principal de energía eléctrica, la cual podrá ser alimentada por dos generadores cuando menos.
- b) Los alimentadores no atravesarán cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que entrañen riesgo elevado de incendio, excepto en la medida en que sea necesario para llegar al cuadro de distribución apropiado. Una de las fuentes de energía para el sistema de alarma y detección de incendios lo será de emergencia. Si una de las fuentes de energía para accionar la bomba es un motor de combustión interna, éste, además de

cumplir lo dispuesto en el párrafo 7), estará situado de modo que un incendio producido en un espacio protegido no dificulte su suministro de aire.

- 9) El sistema, en la parte que concierne a los rociadores, estará conectado al colector contraincendios del buque por medio de una válvula de retención con cierre a rosca, colocada en la conexión, que impida el retorno del agua desde el sistema hacia el colector.
- 10) a) Se dispondrá de una válvula de prueba para comprobar la alarma automática de cada sección de rociadores descargando una cantidad de agua equivalente a la de un rociador en funcionamiento. La válvula de prueba de cada sección estará cerca de la de cierre de la misma sección.
- b) Se proveerán medios para comprobar el funcionamiento automático de la bomba, dado un descenso en la presión del sistema.
- c) En la posición correspondiente a uno de los indicadores mencionados en el párrafo 2) b) habrá interruptores para comprobar la alarma y los indicadores de cada sección de rociadores.
- 11) Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respeto, en el número que la Administración juzgue suficiente.

Regla 15

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (Método IIIF)

- 1) En los buques para los que se adopte el Método IIIF se instalará un sistema automático de alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla lo estipulado en la presente regla y quede dispuesto de modo que detecte la presencia de fuego en todos los espacios de alojamiento y los de servicio, exceptuando los que no ofrezcan un peligro considerable de incendio, tales como espacios perdidos y espacios sanitarios.
- 2) a) El sistema deberá poder entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento.
- b) Cada sección de detectores contará con los medios necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un detector entra en acción. Estos indicadores señalarán en qué zona atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en la caseta de gobierno y en cualesquiera otras posiciones que garanticen que toda señal de alarma emitida por el sistema será percibida inmediatamente por la tripulación. Además se tomarán las medidas que aseguren que en la cubierta en que se detecte el incendio suene una señal de alarma. El circuito de alarma y detección estará instalado de forma que indique cualquier avería producida en el sistema.
- 3) Los detectores estarán agrupados en secciones separadas, cada una de las cuales abarcará como máximo 50 de los locales atendidos por el sistema y contendrá un máximo de 100 detectores; estarán también divididos por zonas, de manera que indiquen la cubierta en que se haya declarado un incendio.

4) El sistema entrará en acción ante una anormal temperatura del aire, una concentración anormal de humos u otros factores que denuncien un conato de incendio en cualquiera de los espacios protegidos. Los sistemas sensibles a variaciones en la temperatura del aire no empezarán a actuar a menos de 54 °C y empezarán a actuar a no más de 78 °C cuando los incrementos de temperatura hasta esos niveles no excedan de 1 °C por minuto. En espacios de secado y análogos con temperatura ambiente normalmente alta, la Administración podrá autorizar que la temperatura permisible de funcionamiento aumente en 30 °C por encima de la máxima prevista para la parte superior de esos locales. Los sistemas que funcionen por variación en la concentración de humos entrarán en funcionamiento cuando la intensidad de un haz de luz transmitido disminuya en la proporción que determine la Administración. La Administración podrá aceptar como buenos otros métodos de funcionamiento igualmente eficaces. El sistema de detección no se utilizará más que para detectar incendios.

5) Los detectores podrán estar dispuestos de modo que accionen la alarma mediante la apertura o el cierre de contactos o por otros métodos apropiados. Se les instalará en posiciones elevadas, debidamente protegidas contra golpes y posibles daños. Serán de tipo adecuado para funcionar en un medio ambiente marino. Irán situados en puntos despejados, lejos de baos o de otros elementos que puedan dificultar la llegada de los gases calientes o del humo al elemento sensible del detector. Los detectores que actúan por cierre de contactos serán de tipo hermético y el circuito llevará un monitor capaz de señalar anomalías en todo momento.

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

7) El equipo eléctrico que se emplee para hacer funcionar el sistema de alarma y detección de incendios tendrá al menos dos fuentes de energía, una de las cuales lo será de emergencia. Para el suministro de energía habrá alimentadores distintos, destinados exclusivamente a este fin. Estos alimentadores llegarán hasta un conmutador inversor situado en el puesto de control correspondiente al sistema de detección. Los cables estarán tendidos de modo que no atraviesen cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que entrañen grave riesgo de incendio, excepto en la medida en que sea necesario proveer de detectores de incendios esos espacios o llegar al cuadro de distribución apropiado.

- 8) a) Junto a cada indicador habrá una lista o un plano que muestre los espacios protegidos y la posición de la zona con respecto a cada sección. Se dispondrá de instrucciones adecuadas para pruebas y operaciones de mantenimiento.
- b) Se proveerá lo necesario para comprobar el correcto funcionamiento de los detectores y de los indicadores, instalando medios con los que aplicar aire caliente o humo en las posiciones de los detectores.

9) Para cada sección de detectores se dispondrá de cabezales de respeto en el número que la Administración juzgue suficiente.

Regla 16

Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga con elevado riesgo de incendio

Los espacios de carga en los que el riesgo de incendio sea elevado estarán protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios a base de gas o por otro sistema extintor que a juicio de la Administración ofrezca una protección equivalente.

Regla 17

Bombas contra incendios

- 1) Se proveerán como mínimo dos bombas contra incendios.
- 2) para el caso en que un incendio producido en un compartimiento cualquiera pudiera inutilizar todas las bombas contra incendios, existirá además a bordo otro medio de suministrar agua para combatir el incendio. En los buques de eslora igual o superior a 75 m, este otro medio será una bomba fija de emergencia accionada independientemente y capaz de suministrar dos chorros de agua que la Administración juzgue suficientes.
- 3) a) Las bombas contra incendios, aparte de las de emergencia, darán, a fines de extinción y a una presión mínima de 0,25 N/mm², el caudal de agua correspondiente a una capacidad (Q) que al menos sea la representada en esta fórmula:

$$Q = (0,15\sqrt{(L(B+D)+2,25)^2} m^3 / h$$

donde L, B y D se expresan en m.

Sin embargo, no hará falta que la capacidad total exigida de las bombas contra incendios exceda de 180 m³/h.

- b) Cada una de las bombas contra incendios prescritas, aparte de cualquiera de emergencia que pueda haber, tendrá una capacidad no inferior al 40 % de la capacidad total exigida de dichas bombas en el apartado a) y en todo caso podrá suministrar por lo menos los chorros de agua prescritos en la regla 19 2) a). Estas bombas contra incendios serán capaces de alimentar los sistemas del colector contra incendios en las condiciones estipuladas. Cuando se instalen más de dos bombas, la capacidad de las bombas adicionales será la que la Administración juzgue satisfactoria.
- 4) a) Las bombas contra incendios serán motorizadas y de accionamiento independiente. Las bombas sanitarias, las de lastre, las de sentina y las de servicios generales podrán ser consideradas como bombas contra incendios siempre que normalmente no sean utilizadas para bombear combustible, y que si se las destina de vez en cuando a trasvasar o elevar combustible líquido, estén dotadas de los dispositivos de cambio apropiados.
 - b) Se instalarán válvulas de desahogo para todas las bombas contra incendios, si éstas son capaces de desarrollar una presión que exceda de la prevista para las tuberías, bocas contra incendios y mangueras. La ubicación y el ajuste de estas válvulas serán tales que impidan que la presión sea excesiva en cualquiera de los sistemas del colector contra incendios.

- c) Las bombas de emergencia contra incendios motorizadas serán bombas autónomas accionadas independientemente, bien sea por su propio motor diesel que, con la fuente de suministro de combustible, vaya instalado en un lugar accesible fuera del compartimiento que contenga las bombas contra incendios principales, bien por un generador autónomo, que podrá ser el generador de emergencia a que se hace referencia en la regla IV/17, de suficiente capacidad y situado en un lugar seguro fuera de la cámara de máquinas, preferentemente por encima de la cubierta de trabajo. La bomba de emergencia contra incendios podrá funcionar durante tres horas por lo menos.
- d) Las bombas de emergencia contra incendios, las válvulas de aspiración de agua de mar y las demás válvulas necesarias para dichas bombas se podrán accionar desde fuera de los compartimientos que contengan las bombas principales contra incendios, en un lugar que no corra el riesgo de quedar aislado por un incendio en dichos compartimientos.

Regla 18

Colectores contra incendios

- 1)
 - a) Cuando sea necesaria más de una boca contra incendios para que se pueda disponer del número de chorros que se indican en la regla 19 2) a), se instalará un colector contra incendios.
 - b) Los colectores contra incendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla y para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contra incendios.
 - c) En los casos en que los colectores contra incendios no sean de purga automática, se instalarán grifos de purga adecuados cuando haya riesgo de helada.²⁴
- 2)
 - a) El diámetro del colector y de las tuberías contra incendios será suficiente para la distribución eficaz del caudal máximo de agua prescrito respecto de dos bombas contra incendios funcionando simultáneamente, o para un caudal de agua de 140 m³/h, si este volumen es menor.
 - b) Cuando las dos bombas descarguen simultáneamente, por las lanzas de manguera especificadas en la regla 19 5), el caudal de agua especificado en el apartado a) del presente párrafo, a través de cualesquiera bocas contra incendios adyacentes, se mantendrá la presión mínima de 0,25 N/mm² en todas las bocas contra incendios.

²⁴ Véanse las Directrices sobre las precauciones contra la congelación de los colectores contra incendios, que figuran en la recomendación 6 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

Regla 19

Bocas, mangueras y lanzas contraincendios

- 1)
 - a) Se proveerán mangueras contraincendios en número igual al de las bocas contraincendios, dispuestas de conformidad con el párrafo 2), más una de respeto. En ese número no se incluyen las mangueras que se exijan en cualquiera de las cámaras de máquinas o de calderas. La Administración podrá aumentar el número de mangueras necesarias, de modo que en todo momento haya disponible y accesible una cantidad suficiente de ellas, habida cuenta del tamaño del buque.
 - b) Las mangueras contraincendios serán de materiales aprobados y tendrán longitud suficiente para que su chorro de agua alcance cualquiera de los puntos que puedan necesitarlo. Tendrán como longitud máxima 20 m. Cada manguera estará provista de una lanza y de los acoplamientos necesarios. Las mangueras contraincendios, así como los accesorios y herramientas necesarios, se mantendrán listos para uso inmediato y colocados en lugares bien visibles, cerca de las conexiones o bocas contraincendios.
- 2)
 - a) El número y la distribución de las bocas contraincendios serán tales que por lo menos dos chorros de agua no procedentes de la misma boca contraincendios, uno de ellos lanzado por una manguera de una sola pieza, puedan alcanzar cualquier parte normalmente accesible a la tripulación mientras el buque navega.
 - b) Todas las bocas contraincendios prescritas irán provistas de mangueras contraincendios que tengan lanzas de doble efecto, del tipo prescrito en el párrafo 5). Una de esas bocas estará situada cerca de la entrada del espacio que se desee proteger.
- 3) No se emplearán para los colectores y bocas contraincendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos. Las tuberías y bocas contraincendios estarán situadas de modo que se les puedan acoplar fácilmente las mangueras. En los buques autorizados para transportar mercancías en cubierta las bocas contraincendios serán siempre, por su emplazamiento, fácilmente accesibles, y en lo posible las tuberías irán instaladas de modo que no haya peligro de que dichas mercancías las dañen. A menos que se disponga de una manguera con su lanza por cada boca contraincendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.
- 4) Se instalará un grifo o una válvula por cada manguera contraincendios, de modo que en pleno funcionamiento de las bombas contraincendios, quepa desconectar cualquiera de las mangueras.
- 5)
 - a) Los diámetros normales de lanza serán de 12 mm, 16 mm y 19 mm, o de medidas tan próximas a éstas como resulte posible. Cabrá utilizar diámetros mayores si la Administración juzga oportuno autorizarlos.
 - b) En los espacios de alojamiento y de servicio no será necesario que el diámetro de lanza exceda de 12 mm.

- c) En los espacios de máquinas y emplazamientos exteriores el diámetro de lanza será tal que dé el mayor caudal posible con dos chorros suministrados por la bomba más pequeña a la presión indicada en la regla 18 2) b) y no será necesario que ese diámetro exceda de 19 mm.

Regla 20

Extintores de incendios²⁵

- 1) Los extintores de incendios serán de un tipo aprobado. La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida prescritos no excederá de 13,5 l ni será inferior a 9 l. Los extintores de otros tipos serán equivalentes, desde el punto de vista de maniobrabilidad, a los de carga líquida de 13,5 l y no menos eficaces que los de 9 l. La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.
- 2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.
- 3) No se permitirán los extintores de incendios que a juicio de la Administración empleen un agente extintor que por sí mismo o en las condiciones de uso que quepa esperar, desprenda gases tóxicos en cantidades peligrosas para el ser humano.
- 4) Los extintores de incendios serán examinados periódicamente y sometidos a las pruebas que la Administración determine.
- 5) Normalmente uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

Regla 21

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

- 1) En los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio se proveerán por lo menos cinco extintores portátiles de tipo aprobado, que la Administración juzgue satisfactorios.
- 2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.

Regla 22

Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas

- 1) a) En los espacios que contengan calderas alimentadas con combustible líquido o instalaciones de combustible líquido se proveerá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios que se enumeran a continuación y que la Administración juzgue satisfactorio:
 - i) una instalación aspersora de agua a presión;
 - ii) una instalación extintora por gas inerte;
 - iii) una instalación extintora que utilice vapores procedentes de la vaporización de líquidos de baja toxicidad; o
 - iv) una instalación extintora que utilice espuma de alta expansión.

²⁵ Véanse las Directrices mejoradas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.951(23).

Si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el combustible líquido puede escurrirse desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, el conjunto de las cámaras de máquinas y de calderas será considerado como un solo compartimiento.

- b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios.
- c) En cada cámara de calderas habrá por lo menos un equipo extintor portátil de aire/espuma que la Administración juzgue satisfactorio.
- d) En cada frente de quemadores de cada cámara de calderas y en todo espacio en que se halle situada una parte de la instalación de combustible líquido habrá por lo menos dos extintores portátiles de tipo aprobado que descarguen espuma o un producto equivalente. En cada cámara de calderas habrá por lo menos un extintor de espuma de tipo aprobado, de 135 l como mínimo de capacidad, o un modelo equivalente. Estos extintores estarán dotados de mangueras montadas en carreteles con las que se pueda alcanzar cualquier parte de la cámara de calderas. La Administración podrá atenuar lo prescrito en el presente apartado teniendo en cuenta las dimensiones y la índole del espacio que se desee proteger.
- e) En cada frente de quemadores habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado de sosa u otro material seco aprobado, en la cantidad que la Administración pueda prescribir. En lugar de ese recipiente podrá haber un extintor portátil aprobado.

2) Los espacios que contengan motores de combustión interna, ya se utilicen éstos para la propulsión principal o para otros fines, estarán provistos, siempre que esta maquinaria tenga una potencia total no inferior a 750 kW, de los siguientes dispositivos:

- a) uno de los sistemas contraincendios prescritos en el párrafo 1) a);
- b) por lo menos un equipo extintor portátil de aire/espuma que la Administración juzgue satisfactorio; y
- c) en cada uno de estos espacios habrá extintores de espuma de un tipo aprobado, de 45 l de capacidad como mínimo, o modelos equivalentes, en número suficiente para que la espuma o el producto equivalente puedan alcanzar cualquier parte de los sistemas de combustible y de aceite de lubricación a presión, engranajes y otras partes que presenten riesgo de incendio. Habrá además un número suficiente de extintores portátiles de espuma o de dispositivos equivalentes situados de modo que no sea necesario andar más de 10 m para llegar a ellos desde cualquier punto del espacio de que se trate, debiendo haber por lo menos dos de estos extintores en cada uno de tales espacios. Para los espacios de menores dimensiones la Administración podrá atenuar esta prescripción.

3) Los espacios que contengan turbinas de vapor o máquinas de vapor de cárter cerrado que se utilicen para propulsión principal o para otros fines, con una potencia total no inferior a 750 kW, estarán provistos de:

- a) extintores de espuma de 45 l de capacidad como mínimo, o modelos equivalentes, en número suficiente para que la espuma o el producto equivalente puedan alcanzar cualquier parte del sistema de lubricación a presión o de las envueltas de componentes de las turbinas lubricados a presión, máquina o engranajes respectivos y otras partes que presenten riesgos de incendio, aunque no se exigirán estos extintores si dichos espacios gozan de una protección por lo menos equivalente a la indicada en el presente apartado, mediante un sistema fijo de extinción de incendios instalado en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1) a); y
- b) un número suficiente de extintores portátiles de espuma o de dispositivos equivalentes situados de modo que no sea necesario andar más de 10 m para llegar a ellos desde cualquier punto del espacio de que se trate, debiendo haber por lo menos dos de estos extintores en cada uno de tales espacios, si bien no se exigirán más de los provistos en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 2) c).
- 4) Cuando a juicio de la Administración haya riesgo de incendio en algún espacio de máquinas para el que en los párrafos 1), 2) y 3) no existan disposiciones concretas respecto a dispositivos extintores, en ese espacio o junto a él habrá el número de extintores portátiles de tipo aprobado o de otros medios de extinción que la Administración juzgue satisfactorio.
- 5) Cuando se instalen sistemas fijos de extinción de incendios no estipulados en la presente parte, estos sistemas habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración.
- 6) En todo espacio de categoría A para máquinas que cuente con acceso a nivel inferior desde un túnel de eje adyacente se dispondrá, por añadidura a cualquier puerta estanca que pueda haber, de una liviana puerta pantalla de malla cortallamas, de acero, maniobrable por ambos lados y situada en el lado opuesto de dicho espacio.

Regla 23

Conexión internacional a tierra

- 1) Se proveerá al menos una conexión internacional a tierra que cumpla lo prescrito en el párrafo 2).
- 2) Las bridas para la conexión internacional a tierra se ajustarán a las dimensiones normalizadas que se especifican en el siguiente cuadro:

Descripción	Dimensiones
Diámetro exterior	178 mm
Diámetro interior	64 mm
Diámetro de círculo de pernos	132 mm
Ranuras en la brida	4 agujeros de 19 mm de diámetro, equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados por una ranura hasta la periferia de la brida
Espesor de la brida	14,5 mm como mínimo
Pernos y tuercas	4 juegos, 16 mm de diámetro y 50 mm de longitud

3) Esta conexión será de un material adecuado para una presión de servicio de 1,0 N/mm².

4) La brida será plana por un lado, y en el otro llevará permanentemente unido un acoplamiento que se adapte a las bombas contraincendios y a las mangueras del buque. La conexión se guardará a bordo con una junta de cualquier material adecuado para una presión de servicio de 1,0 N/mm² y con cuatro pernos de 16 mm de diámetro y 50 mm de longitud y ocho arandelas.

5) Se dispondrá de los medios necesarios para poder utilizar esa conexión en ambos costados del buque.

Regla 24

Equipos de bombero

1) Se llevarán a bordo por lo menos dos equipos de bombero que a juicio de la Administración sean satisfactorios.

2) Los equipos de bombero y los juegos de equipo individual se guardarán, listos para utilización inmediata, en sitios fácilmente accesibles, e irán en posiciones ampliamente separadas entre sí.

Regla 25

Plano de lucha contra incendios

Habrá expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios que la Administración juzgue satisfactorio.

Regla 26

Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios

Los dispositivos extintores de incendios se mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento y listos para uso inmediato en todo momento.

Regla 27

Aceptación de equipo distinto del especificado

Cada vez que en la presente parte se especifique un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc., que la Administración no juzgue menos eficaz.

PARTE C

MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 45 METROS PERO INFERIOR A 60 METROS

Regla 28

Protección estructural contra incendios

1) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de material incombustible. La Administración podrá permitir que sean de material combustible siempre que cumplan lo prescrito en la presente regla y las prescripciones adicionales sobre extinción de incendios que figuran en la regla 40 3).

- 2) a) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de categoría A para máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control, serán de clase "A-60" cuando el espacio de categoría A para máquinas no esté provisto de un sistema fijo de extinción de incendios, y de clase "A-30" cuando esté equipado con tal sistema. Las cubiertas y los mamparos de separación entre otros espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control serán de clase "A-O". Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de clase "A" e irán provistos de un aislamiento que la Administración juzgue satisfactorio, aunque ésta podrá permitir que a efectos de separación entre espacios tales como el camarote del patrón y la caseta de gobierno se instalen divisiones de la clase "B-15".
- b) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control, serán de clase "F" o "B-15". Además, los mamparos límite de los espacios de máquinas impedirán en la medida de lo posible el paso del humo. Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de clase "F".
- 3) a) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, los mamparos de los pasillos utilizados para los espacios de alojamiento y los de servicio, y para los puestos de control, serán divisiones de clase "B-15".
- b) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, los mamparos de los pasillos utilizados para los espacios de alojamiento y los de servicio, y para los puestos de control, serán divisiones de clase "F".
- c) Todo mamparo que haya de ajustarse a lo prescrito en los apartados a) o b) se extenderá de cubierta a cubierta, a menos que en ambos lados del mamparo se instale un cielo raso continuo de su misma clase, en cuyo caso el mamparo podrá terminar en el cielo raso continuo.
- 4) Las escaleras interiores utilizadas para los espacios de alojamiento y los de servicio, o para los puestos de control, serán de acero o de otro material equivalente. Dichas escaleras se hallarán dentro de troncos hechos con divisiones de la clase "F" en los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, y con divisiones de la clase "B-15" en los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, a condición de que tratándose de escaleras que solamente atraviesen una cubierta bastará con que estén encerradas a un solo nivel.
- 5) Las puertas y otros cierres de aberturas practicadas en los mamparos y las cubiertas a que se hace referencia en los párrafos 2) y 3), las puertas instaladas en los troncos de escalera citados en el párrafo 4) y las puertas acopladas a los guardacalores de máquinas y calderas, ofrecerán una resistencia al fuego equivalente en la medida de lo posible a la de la división en que vayan montadas. Las puertas de los espacios de categoría A para máquinas serán de cierre automático.
- 6) Los troncos de ascensor que pasen por los espacios de alojamiento y de servicio serán de acero o de otro material equivalente y estarán provistos de dispositivos de cierre que permitan controlar el tiro y el paso del humo.

- 7) a) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, los mamparos y las cubiertas límite de los espacios en que haya alguna fuente de energía de emergencia y los mamparos y las cubiertas situados entre cocinas, pañoles de pinturas, pañoles de luces o cualesquiera pañoles que contengan cantidades considerables de materias altamente inflamables, y los espacios de alojamiento y de servicio, o los puestos de control, estarán contruidos con divisiones de clase "F" o "B-15".
- b) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos a que se hace referencia en el apartado a) serán divisiones de clase "A" e irán provistos de un aislamiento que, considerado el riesgo de incendios, la Administración juzgue satisfactorio, aunque ésta podrá aceptar divisiones de clase "B-15" entre una cocina y espacios de alojamiento o de servicio y puestos de control, cuando la cocina contenga únicamente hornos eléctricos, calentadores de agua también eléctricos u otros artefactos de caldeo eléctrico.
- c) Los productos altamente inflamables se transportarán en recipientes debidamente cerrados.
- 8) Cuando los mamparos o las cubiertas que, de acuerdo con los párrafos 2), 3), 5) o 7), hayan de ser divisiones de clase "A", "B" o "F", estén perforados para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya su resistencia al fuego.
- 9) Las cámaras de aire que haya detrás de los cielos rasos, empanelados o revestimientos en los espacios de alojamiento, de servicio y puestos de control estarán divididas por pantallas supresoras de corrientes de aire, bien ajustadas y dispuestas con espaciamiento intermedio de no más de 7 m.
- 10) Las ventanas y las lumbrreras que den a los espacios de máquinas habrán de satisfacer las siguientes condiciones:
- a) si las lumbrreras se pueden abrir, será posible cerrarlas desde el exterior del espacio de que se trate. Las lumbrreras provistas de vidriera llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente;
- b) los mamparos límite de los espacios de máquinas no llevarán cristales ni materiales semejantes. Cabrá no obstante utilizar cristal reforzado con alambre en las lumbrreras y cristal en las cámaras de control situadas dentro de los espacios de máquinas; y
- c) en las lumbrreras a que se hace referencia en el apartado a) se utilizará cristal reforzado con alambre.
- 11) Los materiales aislantes de los espacios de alojamiento, los de servicio que no sean compartimientos de refrigeración para fines domésticos, los puestos de control y los espacios de máquinas, serán incombustibles. La superficie aislante de los mamparos interiores de los espacios de categoría A para máquinas será impenetrable al petróleo y a los vapores de petróleo.
- 12) En los compartimientos utilizados para almacenar pescado se protegerá el aislamiento combustible por medio de un revestimiento bien ajustado.

13) No obstante lo prescrito en la presente regla, la Administración podrá aceptar divisiones de clase "A-O" en lugar de divisiones de clase "B-15" o "F", habida cuenta de la cantidad de materiales combustibles utilizados en los espacios contiguos.

Regla 29

Sistemas de ventilación

1) Salvo en el caso prescrito en la regla 30 2), se proveerán medios para parar los ventiladores y para cerrar las aberturas principales de los sistemas de ventilación desde fuera de los espacios a los que den servicio.

2) Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios anulares que circunden chimeneas.

3) Cabrá autorizar aberturas de ventilación en las puertas de los mamparos de pasillo o debajo de éstas, pero no en las puertas de los troncos de escalera ni debajo de éstas. Dichas aberturas se practicarán únicamente en la mitad inferior de la puerta. Cuando haya una o varias aberturas de este tipo en una puerta, o debajo de ella, su área total no excederá de 0,05 m². Si la abertura ha sido practicada en la puerta, llevará una rejilla de material incombustible.

4) Los conductos de ventilación de los espacios de categoría A para máquinas o los de las cocinas no pasarán normalmente a través de espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que preserven la integridad de las divisiones.

5) Los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento o de servicio o de los puestos de control no pasarán normalmente a través de espacios de categoría A para máquinas ni de las cocinas. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.

6) En los pañoles que contengan cantidades considerables de productos muy inflamables se proveerán dispositivos de ventilación que sean independientes de los demás sistemas de ventilación. Se habilitará la ventilación en la parte alta y en la parte baja del espacio. Los orificios de admisión y de salida de los ventiladores estarán situados en zonas que no encierren riesgos. Sobre los orificios de admisión y de salida del sistema de ventilación se instalarán guardas de tela metálica para detener las chispas.

7) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas serán independientes de los provistos para otros espacios.

8) En el caso de troncos o conductos que permitan ventilar espacios situados a uno y otro lado de mamparos o cubiertas de clase "A", se instalarán cierres de mariposa que impidan la propagación de fuego y humo de un compartimiento a otro. Si estos cierres de mariposa son de control manual, deberán ser accionables desde ambos lados del mamparo o de la cubierta. En el caso de troncos o conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 m², que atraviesen mamparos o cubierta de clase "A", se instalarán cierres de mariposa automáticos. Los troncos que ventilen compartimientos situados a un solo lado de dichos mamparos habrán de satisfacer lo dispuesto en la regla 9 1) b).

Regla 30

Instalaciones de calefacción

- 1) Los radiadores eléctricos serán fijos y estarán contruidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalarán radiadores de este tipo con elementos descubiertos en tal manera que puedan chamuscar ropas, cortinas o materiales análogos o prenderles fuego.
- 2) No se permitirá utilizar fuegos abiertos como medio de calefacción. Las estufas y otros artefactos calefactores análogos irán firmemente sujetos y llevarán, tanto por debajo como a su alrededor y en el recorrido de sus chimeneas, protección y aislamiento adecuados contra el fuego. Las chimeneas de las estufas que quemen combustible sólido estarán concebidas y dispuestas de modo que sea mínima la posibilidad de que queden obstruidas con los productos de la combustión, y serán fáciles de limpiar. Los registros reguladores del tiro de las chimeneas dejarán, aun estando cerrados, una abertura adecuada. Los espacios en que estén instaladas las estufas irán provistos de ventiladores de sección suficiente para suministrar el aire de combustión necesario en dichas estufas. Estos ventiladores carecerán de medios que permitan cerrarlos e irán situados de modo que no necesiten los cierres indicados en la regla II/9.
- 3) No se permitirán artefactos de gas de llama abierta, exceptuados hornillos de cocina y calentadores de agua. Los espacios que contengan tales hornillos o calentadores tendrán ventilación adecuada para llevar hasta un lugar exento de riesgos los humos y el gas que puedan escapar. Todas las tuberías que conduzcan el gas desde el recipiente que lo contenga hasta el hornillo o el calentador de agua serán de acero o de otro material equivalente. Se instalarán dispositivos automáticos de seguridad que corten el gas si disminuye la presión en el conducto principal de gas o si se apaga la llama en cualquiera de los artefactos.

Regla 31

*Cuestiones diversas*²⁶

- 1) Las superficies descubiertas que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, pasillos y troncos de escalera, y las superficies ocultas detrás de mamparos, cielos rasos, empanelados y revestimientos de los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama.²⁷
- 2) Todas las superficies descubiertas de plástico reforzado con fibra de vidrio que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, espacios de categoría A para máquinas y otros espacios de máquinas con análogo riesgo de incendio, llevarán como cobertura una capa de resina de tipo aprobado que tenga intrínsecamente propiedades piroretardantes o irán revestidas con pintura piroretardante de tipo aprobado o protegidas por materiales incombustibles.

²⁶ Véanse las Directrices relativas al empleo de ciertos materiales plásticos, que figuran en la recomendación 7 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

²⁷ Véanse las Directrices sobre la evaluación de los riesgos de incendio típicos de los materiales, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.166(ES.IV), y la parte 5 – Ensayo de inflamabilidad de las superficies (ensayo para los materiales de superficie y los revestimientos primarios de cubierta), que figura en el anexo 1 del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010, adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88).

- 3) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o vapores tóxicos. La Administración se cerciorará de que estos materiales no presentan riesgos inaceptables de incendio.
- 4) Los revestimientos primarios de cubierta aplicados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente ni originen riesgos de toxicidad o explosión a elevadas temperaturas.²⁸
- 5)
 - a) En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, las tuberías que atraviesen divisiones de clase "A" o "B" serán de materiales aprobados teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deban soportar. En los casos en que la Administración autorice la conducción de aceite y líquidos a través de espacios de alojamiento y de servicio, las tuberías conductoras serán de un material aprobado teniendo en cuenta el riesgo de incendio.
 - b) En la construcción de imbornales de banda, descargas de aguas sucias y demás orificios de evacuación próximos a la flotación, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inundación, no se emplearán materiales que el calor pueda inutilizar rápidamente.
- 6) Todos los recipientes de desperdicios, excepto los que se utilicen en la elaboración de pescado, serán de materiales incombustibles y carecerán de aberturas en los laterales y en el fondo.
- 7) Los motores que accionen las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras bombas similares, también para combustible líquido, estarán provistos de mandos a distancia situados fuera de los espacios de que se trate, de modo que se les pueda parar si se produce un incendio en el espacio en que estén emplazados.
- 8) Se instalarán bandejas de goteo en los puntos necesarios para impedir que escape aceite a las sentinas.

Regla 32

Almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosas

- 1) Las botellas de gases comprimidos, licuados o disueltos irán claramente marcadas por medio de colores de identificación reglamentarios, llevarán una inscripción de identificación, claramente legible, con el nombre y la fórmula química de su contenido, y estarán firmemente sujetas.
- 2) Las botellas que contengan gases inflamables y otros gases peligrosos y las botellas vacías se almacenarán, firmemente sujetas, en cubiertas expuestas, y las válvulas, los reguladores de presión y las tuberías que salgan de las botellas irán protegidos contra posibles daños. Las botellas irán protegidas contra variaciones excesivas de temperatura, la radiación solar directa y la acumulación de nieve. No obstante, la Administración podrá permitir el almacenamiento de estas botellas en compartimientos que satisfagan lo dispuesto en los párrafos 3) a 5).

²⁸ Para los buques con cubiertas de acero, véase la recomendación sobre Procedimientos de ensayo de exposición al fuego para determinar la inflamabilidad de los revestimientos primarios de cubierta, adoptada por la Organización mediante la resolución A.687(17).

3) Los espacios en que haya líquidos altamente inflamables, tales como pinturas volátiles, parafina, bencol, etc. y, cuando esté permitido, gases licuados, sólo tendrán acceso directo desde las cubiertas expuestas. Los dispositivos de regulación de la presión y las válvulas de seguridad descargarán dentro del compartimiento de que se trate. Si los mamparos límite de tales compartimientos lindan con otros espacios cerrados, serán mamparos herméticos.

4) No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos habrán de ser adecuados, a juicio de la Administración, para empleo en atmósfera inflamable. Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".

5) Para cada tipo de gas comprimido se proveerá almacenamiento por separado. En los compartimientos utilizados para almacenar tales gases no se llevarán otros productos combustibles, ni herramientas u objetos que no pertenezcan a la instalación de distribución del gas. No obstante, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de esta prescripción considerando las características y el volumen de los gases comprimidos y el uso a que se les destine.

Regla 33

Medios de evacuación

1) Habrá escaleras y escalas que den acceso a los espacios de alojamiento y a aquéllos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

- a) a todos los niveles de los alojamientos, cada espacio o grupo de espacios reducidos tendrá al menos dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí, uno de los cuales podrá ser el medio de acceso normal;
- b)
 - i) debajo de la cubierta de intemperie el medio principal de evacuación será una escalera y el medio secundario podrá ser un tronco o una escalera; y
 - ii) encima de la cubierta de intemperie, los medios de evacuación serán escaleras o puertas, o ambas cosas combinadas, que den a una cubierta expuesta. Cuando no sea posible instalar escaleras o puertas, uno de estos medios de evacuación podrá estar constituido por portillas o escotillas de dimensiones adecuadas, protegidas en caso necesario contra la formación de hielo;
- c) excepcionalmente la Administración podrá permitir que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicio en los mismos;

- d) el pasillo o la parte del pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá preferiblemente más de 2,5 m de longitud y en ningún caso más de 5 m; y
 - e) el ancho y la continuidad de los medios de evacuación responderán a criterios que satisfagan a la Administración.
- 2) Cada espacio de categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación tan separados entre sí como sea posible. Los medios de evacuación en sentido vertical serán escalas de acero. Cuando las dimensiones de los espacios de máquinas obliguen a ello, cabrá prescindir de uno de los medios de evacuación, en cuyo caso se prestará especial atención a la salida que quede.
- 3) Los ascensores no serán considerados como sustitutivos de uno de los medios de evacuación que se prescriben.

Regla 34

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios

Cuando, de conformidad con la regla 28 1), la Administración haya autorizado el empleo de materiales combustibles en la construcción o cuando, de otro modo, en la construcción de espacios de alojamiento o de servicio y de puestos de control se hayan utilizado materiales combustibles en cantidades considerables, se prestará una atención especial a la instalación de un sistema automático de alarma y detección de incendios en dichos espacios, habida cuenta de sus dimensiones, su disposición y su ubicación con respecto a los puestos de control y, si procede, las características de propagación de la llama del mobiliario instalado.

Regla 35

Bombas contraincendios

- 1) El número mínimo y el tipo de bombas contraincendios que deberán instalarse serán:
- a) una bomba motorizada no dependiente de la máquina principal por lo que respecta a fuerza motriz; o
 - b) una bomba motorizada accionada por la máquina principal, a condición de que sea posible desembragar fácilmente los ejes portahélices o de que haya instalada una hélice de paso variable.
- 2) Las bombas sanitarias, las de sentina, las de lastre, las de servicios generales o cualesquiera otras podrán ser utilizadas como bombas contraincendios si satisfacen lo prescrito en el presente capítulo y su empleo no afecta a la capacidad necesaria para efectuar el achique de sentinas. Las bombas contraincendios irán conectadas de manera que no se las pueda utilizar para bombear combustible ni otros líquidos inflamables.
- 3) Las bombas centrífugas y otras bombas conectadas al colector contraincendios, a cuyo través pueda producirse un retroceso de flujo, estarán provistas de válvulas de retención.
- 4) Los buques en que no haya instalada una bomba de emergencia contraincendios motorizada y que no tengan un sistema fijo de extinción de incendios en los espacios de máquinas, llevarán los medios complementarios de extinción que la Administración juzgue satisfactorios.

5) Dado que las haya instaladas, las bombas de emergencia contra incendios motorizadas serán bombas autónomas accionadas independientemente, bien sea por su propio motor que, con la fuente de suministro de combustible, vaya instalado en un lugar accesible fuera del compartimiento que contenga las bombas contra incendios principales, bien por un generador autónomo, que podrá ser un generador de emergencia de suficiente capacidad y situado en un lugar seguro fuera de la cámara de máquinas, preferentemente por encima de la cubierta de trabajo.

6) En todo caso en que haya instalada una bomba de emergencia contra incendios, la bomba en sí, las válvulas de aspiración de agua de mar y las demás válvulas necesarias se podrán accionar desde fuera de los compartimientos que contengan las bombas principales contra incendios, en un lugar que no corra el riesgo de quedar aislado por un incendio en dichos compartimientos.

7) La capacidad total (Q) de las bombas principales contra incendios, motorizadas, será al menos la representada en esta fórmula:

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B + D)} + 2,25)^2 \text{ m}^3/\text{h},$$

donde L, B, y D se expresan en m.

8) Cuando se instalen dos bombas motorizadas de accionamiento independiente, cada una de ellas tendrá una capacidad no inferior al 40 % del caudal prescrito en el párrafo 7).

9) Cuando las bombas principales contra incendios motorizadas estén descargando el caudal de agua prescrito en el párrafo 7) a través del colector contra incendios y de las mangueras y lanzas, la presión mantenida en toda boca contra incendios no será inferior a 0,25 N/mm².

10) Cuando las bombas de emergencia contra incendios motorizadas estén descargando el caudal máximo de agua por medio del chorro prescrito en la regla 37 1), la presión mantenida en toda boca contra incendios será la que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 36

Colectores contra incendios

1) Cuando sea necesaria más de una boca contra incendios para que se pueda disponer del número de chorros que se indican en la regla 37 1), se instalará un colector contra incendios.

2) No se emplearán para los colectores contra incendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos.

3) Cuando la presión de descarga de las bombas contra incendios pueda exceder la presión de trabajo prevista para los colectores contra incendios, se instalarán válvulas de desahogo.

4) Los colectores contra incendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla y para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contra incendios.

5) En los casos en que los colectores contraincendios no sean de purga automática, se instalarán grifos de purga adecuados, si hay riesgo de helada.²⁹

Regla 37

Bocas, mangueras y lanzas contraincendios

1) Las bocas contraincendios estarán situadas de modo que permitan conectar fácil y rápidamente las mangueras contraincendios y dirigir un chorro por lo menos a cualquiera de las partes del buque normalmente accesibles en el curso de la navegación.

2) El chorro prescrito en el párrafo 1) será lanzado por una manguera de una sola pieza.

3) Además de cumplir lo prescrito en el párrafo 1), los espacios de categoría A para máquinas estarán provistos como mínimo de una boca contraincendios con su manguera y lanza de doble efecto. Esta boca contraincendios estará situada fuera del espacio y cerca de la entrada de éste.

4) Para cada boca contraincendios prescrita habrá una manguera. Además se proveerá por lo menos una manguera de respeto.

5) La longitud de las mangueras de una pieza no excederá de 20 m.

6) Las mangueras serán de materiales aprobados. Cada una de ellas contará con acoplamientos y una lanza de doble efecto.

7) Salvo cuando las mangueras vayan permanentemente unidas al colector contraincendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.

8) Las lanzas que se exigen en el párrafo 6) serán adecuadas para la capacidad de descarga de las bombas contraincendios instaladas, y en todo caso su diámetro no será de menos de 12 mm.

Regla 38

Extintores de incendios³⁰

1) Los extintores de incendios serán de un tipo aprobado. La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida prescritos no excederá de 13,5 l ni será inferior a 9 l. Los extintores de otros tipos serán equivalentes, desde el punto de vista de maniobrabilidad, a los de carga líquida de 13,5 l, y no menos eficaces que los de 9 l. La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.

2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.

3) No se permitirán los extintores de incendios que a juicio de la Administración empleen un agente extintor que por sí mismo o en las condiciones de uso que quepa esperar, desprenda gases tóxicos en cantidades peligrosas para el ser humano.

²⁹ Véanse las Directrices sobre las precauciones contra la congelación de los colectores contraincendios, que figuran en la recomendación 6 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

³⁰ Véanse las Directrices mejoradas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.951(23).

4) Los extintores de incendios serán examinados periódicamente y sometidos a las pruebas que la Administración determine.

5) Normalmente, uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

Regla 39

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

1) En los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio se proveerán extintores portátiles de tipo aprobado y en número suficiente para garantizar la pronta disponibilidad de un extintor, por lo menos, de tipo adecuado, que quepa utilizar en cualquier parte de esos espacios. El número total de extintores provistos en ellos no será inferior a tres.

2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.

Regla 40

Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas

1) a) En los espacios que contengan calderas alimentadas con combustible líquido, instalaciones de combustible líquido o motores de combustión interna con una potencia total no inferior a 750 kW se proveerá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios que se enumeran a continuación y que la Administración juzgue satisfactorio:

i) una instalación aspersora de agua a presión;

ii) una instalación extintora por gas inerte;

iii) una instalación extintora que utilice vapores procedentes de la vaporización de líquidos de baja toxicidad; o

iv) una instalación extintora que utilice espuma de alta expansión.

b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios.

c) Si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el combustible líquido puede escurrirse desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, el conjunto de las cámaras de máquinas y de calderas será considerado como un solo compartimiento.

2) Las instalaciones enumeradas en el párrafo 1) a) serán controladas desde posiciones fácilmente accesibles, situadas fuera de los espacios allí citados, que no corran el riesgo de quedar aisladas por un incendio declarado en el espacio protegido. Se tomarán las medidas que garanticen el suministro de la energía y el agua necesarios para el funcionamiento del sistema si se produce un incendio en el espacio protegido.

3) Los buques construidos principal o totalmente de madera o de plástico reforzado con fibra de vidrio y equipados con calderas de combustible líquido o con motores de combustión interna, que en la zona del espacio de máquinas tengan cubierta hecha de esos materiales, irán provistos de uno de los sistemas de extinción indicados en el párrafo 1).

4) En todos los espacios de categoría A para máquinas se proveerán por lo menos dos extintores portátiles de un tipo apropiado para extinguir incendios de combustible líquido. Cuando dichos espacios contengan máquinas de potencia igual o superior a 250 kW, los extintores provistos serán por lo menos tres. Uno de ellos estará situado cerca de la entrada del espacio.

5) Los buques cuyos espacios de máquinas no estén protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios llevarán por lo menos un extintor de espuma de 45 l de capacidad o un dispositivo equivalente, apropiado para combatir incendios de combustible líquido. Cuando por las dimensiones del espacio de máquinas no quepa satisfacer esta disposición, la Administración podrá aceptar que se aumente el número de extintores portátiles.

Regla 41

Equipos de bombero

El número y el emplazamiento de los equipos de bombero serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

Regla 42

Plano de lucha contra incendios

Habrà expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios que la Administración juzgue satisfactorio. En los buques pequeños la Administración podrá no exigir el cumplimiento de esta prescripción.

Regla 43

Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios

Los dispositivos extintores de incendios se mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento y listos para uso inmediato en todo momento.

Regla 44

Aceptación de equipo distinto del especificado

Cada vez que en la presente parte se especifique un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc., que la Administración no juzgue menos eficaz.

CAPÍTULO VI

PROTECCIÓN DE LA TRIPULACIÓN

Regla 1

Medidas generales de protección

1) Se proyectará un sistema de cabos salvavidas que sea eficaz para todas las necesidades y se proveerán todos los cables, cabos, grilletes, cáncamos y cornamusas necesarios.

2) Las aberturas de cubierta que lleven brazolas o falcas de menos de 600 mm de altura irán provistas de protectores tales como barandillas o redes articuladas o amovibles. La Administración podrá permitir que no se aplique esta prescripción a pequeñas aberturas tales como escotillones para el pescado.

3) Las lumbreras y otras aberturas semejantes llevarán instaladas barras protectoras con espaciamiento de no más de 350 mm. La Administración podrá permitir que no se aplique esta prescripción a pequeñas aberturas.

4) Las superficies de las cubiertas estarán proyectadas o acondicionadas con miras a aminorar las posibilidades de que resbale el personal. Especialmente se darán superficies antirresbaladizas a las cubiertas de zonas de trabajo tales como las de espacios de máquinas, cocinas, puestos de maquinillas y puntos de manipulación del pescado, así como a las situadas al pie y al extremo superior de las escalas y frente a las puertas.

Regla 2

Aberturas de cubierta

1) Las tapas de escotilla abisagradas, los registros y otras aberturas estarán protegidos contra el riesgo de que se cierren accidentalmente. Especialmente las tapas pesadas de las escotillas de evacuación llevarán contrapesos y estarán construidas de modo que sea posible abrirlas desde ambos lados.

2) Las escotillas de acceso no medirán menos de 600 mm por 600 mm o de 600 mm de diámetro.

3) Cuando sea posible, junto a las aberturas de evacuación se instalarán asideros que queden por encima del nivel de la cubierta.

Regla 3

Amuradas, barandillas y otros medios de protección

1) Se instalarán amuradas o barandillas eficaces en todas las partes expuestas de la cubierta de trabajo y en los techos de las superestructuras cuando éstos sirvan como plataformas de trabajo. La altura mínima de las amuradas o barandillas sobre cubierta será de 1 m. No obstante, si esa altura constituye un estorbo para las faenas normales del buque, la Administración podrá autorizar una altura menor.

2) La distancia vertical mínima que medie entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, o el borde de la cubierta de trabajo si hay barandillas instaladas será tal que asegure la protección adecuada de la tripulación contra el agua embarcada en cubierta, habida cuenta de los estados de la mar y de las condiciones meteorológicas en que el buque pueda tener que faenar, las zonas de operaciones, el tipo de buque y su método de pesca, y la Administración habrá de juzgarla satisfactoria.³¹

3) El espacio libre que medie entre la barra inferior de las barandillas y la cubierta no excederá de 230 mm. Las otras barras no estarán separadas entre sí más de 380 mm, y la distancia entre candeleros no excederá de 1,5 m. En los buques con trancaniles redondeados los apoyos de las barandillas irán en la parte plana de la cubierta. Las barandillas carecerán de salientes, bordes y esquinas afilados y tendrán resistencia suficiente.

³¹ Véanse las Directrices sobre un método de cálculo de la distancia mínima comprendida entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas o el borde de la cubierta de trabajo, que figuran en la recomendación 8 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

4) Se dispondrán medios que la Administración juzgue satisfactorios, tales como barandillas, andariveles, pasillos o corredores bajo cubierta, para proteger a la tripulación en sus desplazamientos entre los alojamientos, espacios de máquinas y demás lugares de trabajo. Se instalarán los necesarios pasamanos de mal tiempo en el exterior de todas las casetas y guardacalores para que la tripulación pueda pasar y trabajar con seguridad.

5) Los buques de arrastre por popa irán provistos de medios adecuados de protección, tales como portas, compuertas o redes en la parte alta de la rampa de popa, a la misma altura que las amuradas o las barandillas contiguas. Cuando dichos medios no estén en posición, se colocará una cadena u otro elemento protector a través de la rampa.

Regla 4

Escaleras y escalas

Se proveerán, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio para garantizar la seguridad de la tripulación, escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos.

CAPÍTULO VII

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

PARTE A GENERALIDADES

Regla 1

Ámbito de aplicación

1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m.

2) Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 m, si bien la Administración podrá aplazar la implantación de las prescripciones de dichas reglas hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si ésta es posterior.

Regla 2

Definiciones

1) *Puesta a flote por zafa automática* es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta automáticamente del buque que se está hundiendo y queda lista para ser utilizada.

2) *Puesta a flote por caída libre* es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta con su asignación de personas y su equipo y cae al agua sin medios retardadores del descenso.

3) *Dispositivo inflable* es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que normalmente se guarda desinflado hasta el momento de prepararlo para utilizarlo.

4) *Dispositivo inflado* es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que se guarda inflado y listo para ser utilizado en todo momento.

- 5) *Dispositivo o medio de puesta a flote* es un dispositivo o medio por el que se traslada sin riesgos una embarcación de supervivencia o un bote de rescate desde su puesto de estiba al agua.
- 6) *Dispositivo o medio de salvamento de carácter innovador* es un dispositivo o medio de salvamento que reúne características nuevas no totalmente regidas por las disposiciones del presente capítulo, pero que depara un grado de seguridad igual o superior.
- 7) *Bote de rescate* es un bote proyectado para salvar a personas en peligro y reunir embarcaciones de supervivencia.
- 8) *Material retrorreflectante* es un material que refleja en dirección opuesta un haz de luz proyectado sobre él.
- 9) *Embarcación de supervivencia* es una embarcación con la que se puede preservar la vida de personas que están en peligro desde el momento en que abandonan el buque.

Regla 3

Evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento

- 1) Salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 5) y 6), los dispositivos y medios de salvamento prescritos en el presente capítulo necesitarán la aprobación de la Administración.
- 2) Antes de dar su aprobación a dispositivos y medios de salvamento, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos y medios:
- a) han sido objeto de pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización para comprobar que cumplen lo prescrito en el presente capítulo;³² o
 - b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las que se especifican en dichas recomendaciones, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
- 3) Antes de dar su aprobación a dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos o medios:
- a) cumplen normas de seguridad que al menos sean equivalentes a lo prescrito en el presente capítulo, y de que han sido evaluados y sometidos a pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización;³³ o
 - b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a una evaluación y a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las de dichas recomendaciones, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
- 4) Los procedimientos adoptados por la Administración para la aprobación comprenderán asimismo las condiciones con arreglo a las cuales continuará o se retirará la aprobación.

³² Véase la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.89(70), enmendada.

³³ Véase el Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador, adoptado por la Organización mediante la resolución A.520(13).

5) Antes de aceptar dispositivos y medios de salvamento que no hayan sido previamente aprobados por la Administración, ésta se cerciorará de que los dispositivos y medios de salvamento cumplen lo prescrito en el presente capítulo.

6) Los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo acerca de los cuales no figuren especificaciones detalladas en la parte C habrán de ser aceptables a juicio de la Administración.

Regla 4

Realización de pruebas durante la fabricación

La Administración exigirá que los dispositivos de salvamento sean sometidos durante su fabricación a las pruebas necesarias para que respondan a la misma norma que el prototipo aprobado.

PARTE B PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL BUQUE

Regla 5

Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

- 1) Todo buque llevará como mínimo dos embarcaciones de supervivencia.
- 2) El número, la capacidad y el tipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate de los buques de eslora igual o superior a 75 m se ajustarán a lo siguiente:
 - a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo. Sin embargo, cuando el buque cumpla, en cuanto a compartimentado y a protección estructural contra incendios, prescripciones que complementen lo estipulado en la regla III/14 y en el capítulo V, la Administración, si estima que una reducción del número de embarcaciones de supervivencia y de la capacidad de éstas no afectará a la seguridad, podrá permitir tal reducción, a condición de que la capacidad conjunta de las embarcaciones de supervivencia situadas a cada banda del buque baste para dar cabida al 50 % como mínimo de las personas que haya a bordo. Además, se proveerán balsas salvavidas al menos para el 50 % del total de personas que haya a bordo; y
 - b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve un bote salvavidas que cumpla lo prescrito para un bote de rescate y que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.
- 3) Los buques de eslora inferior a 75 m se ajustarán a lo siguiente:
 - a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo; y
 - b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve una embarcación de supervivencia adecuada que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.

4) En lugar de cumplir las prescripciones de los párrafos 2) a) o 3) a), los buques podrán llevar uno o varios botes salvavidas que puedan ponerse a flote por caída libre por la popa del buque y cuya capacidad baste para dar cabida al número total de personas que haya a bordo, así como balsas salvavidas cuya capacidad baste para dar cabida al número total de personas que haya a bordo.

5) Si lo prescrito en el párrafo 3) a) interfiriera con el funcionamiento normal del buque, la Administración podrá decidir que, en lugar de cumplir las prescripciones, los buques lleven embarcaciones de supervivencia que solamente pueden ponerse a flote a una banda del buque. Estas embarcaciones de supervivencia tendrán una capacidad conjunta que baste para dar cabida al doble del número total de personas, como mínimo, que haya a bordo, a condición de que las embarcaciones de supervivencia con capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas de a bordo pueda pasarse fácilmente a la otra banda del buque, donde puedan ponerse a flote de manera segura y rápida.

6) En previsión de que alguna de las embarcaciones de supervivencia pueda perderse o quedar inservible, habrá suficientes embarcaciones de supervivencia disponibles a cada banda, incluidas las estibadas en un emplazamiento que permita su traslado de una banda a otra, para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo. El traslado deberá ser fácil de efectuar y en el mismo nivel de la cubierta expuesta, y todas las embarcaciones deberán estar libres de obstáculos para evitar que las personas queden atrapadas y facilitar la puesta a flote de manera sencilla.

7) En los casos en que lo prescrito en el párrafo 3) b) interfiera con el funcionamiento normal del buque, la Administración podrá decidir que, en lugar de cumplir las prescripciones, los buques estén dotados de otros dispositivos equivalentes para rescatar a las personas del agua, teniendo en cuenta la zona de navegación y el estado operacional del buque.

8) El número de botes salvavidas y de botes de rescate que se lleven en los buques será suficiente para que, haciendo posible que todas las personas que haya a bordo abandonen el buque, no sea necesario que cada bote salvavidas o de rescate concentre a más de nueve balsas.

9) Las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate cumplirán las prescripciones aplicables a las reglas 17 a 23 inclusive.

Regla 6

Disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate

1) Las embarcaciones de supervivencia deberán:

- a)
 - i) estar inmediatamente disponibles en caso de emergencia;
 - ii) poder ser puestas a flote con seguridad y rapidez en las condiciones estipuladas en la regla 32 1) a); y
 - iii) poder ser recuperadas rápidamente, si además se ajustan a las prescripciones aplicables a los botes de rescate;
- b) ir estibadas de modo que:
 - i) no impidan la concentración de personas en la cubierta de embarco;

- ii) no se vea impedido su manejo inmediato;
- iii) se pueda efectuar el embarco rápida y ordenadamente; y
- iv) no se dificulte la utilización de ninguna otra de las embarcaciones de supervivencia.

2) Cuando la distancia entre la cubierta de embarco y la flotación en la condición de servicio con calado mínimo exceda de 4,5 m, las embarcaciones de supervivencia, exceptuadas las balsas salvavidas de zafa automática, se podrán poner a flote con pescante llevando a bordo la asignación completa de personas o irán provistas de medios de embarco equivalentes y aprobados.

3) Las embarcaciones de supervivencia y los dispositivos de puesta a flote se mantendrán en buenas condiciones de servicio, de modo que estén disponibles para empleo inmediato antes de que el buque salga de puerto y en todo momento mientras esté en la mar.

- 4)
 - a) Las embarcaciones de supervivencia irán estibadas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
 - b) Cada bote salvavidas irá sujeto a su propio pescante o dispositivo de puesta a flote aprobado.
 - c) Las embarcaciones de supervivencia irán colocadas lo más cerca posible de los espacios de alojamiento y servicio, estibadas en emplazamientos desde los cuales puedan ser arriadas sin riesgos, teniéndose muy en cuenta la distancia que debe separarlas de las hélices. Los botes salvavidas que vayan a arriarse por la banda del buque irán estibados teniendo en cuenta las partes muy salientes del casco, con objeto de garantizar que, dentro de lo posible, pueden ponerse a flote por la parte vertical del costado del buque. Si van colocados a proa se estibarán a popa del mamparo de colisión en un emplazamiento protegido, y a este respecto la Administración tomará especialmente en consideración la resistencia de los pescantes.
 - d) El método de puesta a flote y recuperación del bote de rescate será aprobado teniendo en cuenta el peso del bote incluido su equipo y el 50 % del número de personas que esté autorizado a llevar según lo estipulado en las reglas 23 1) b) ii) y 23 1) c), la construcción y las dimensiones del mismo y el puesto de estiba que ocupe con respecto a la flotación del buque estando éste en su condición de calado mínimo de servicio. En todo caso, cada bote de rescate que vaya estibado a una altura de más de 4,5 m por encima de la flotación del buque, estando éste en su condición de calado mínimo de servicio, irá provisto de medios aprobados de puesta a flote y recuperación.
 - e) Los dispositivos de puesta a flote y de embarco habrán de cumplir las prescripciones de la regla 32.
 - f)
 - i) Las balsas salvavidas irán estibadas de manera que estén fácilmente disponibles en caso de emergencia y que puedan soltarse y flotar libremente, inflarse y zafarse del buque si éste se hunde. Sin embargo, no será necesario que las balsas salvavidas de pescante sean de zafa automática.

- ii) Las trincas, si se utilizan, irán provistas de un sistema de destrinca automática (hidrostática) de un tipo aprobado.

- g) La Administración, si está satisfecha de que las características de la construcción del buque y el método de pesca pueden hacer que la aplicación de determinadas disposiciones de este párrafo resulte irrazonable e irrealizable, podrá aceptar atenuaciones en el rigor de tales disposiciones siempre que el buque esté provisto de otros medios de puesta a flote y recuperación que sean aptos para el servicio a que estén destinados. La Administración que haya autorizado otros medios de puesta a flote y recuperación con arreglo a este subpárrafo comunicará a la Organización los detalles de tales medios para darlos a conocer a otras Partes.

Regla 7

Embarco en las embarcaciones de supervivencia

Para efectuar el embarco en las embarcaciones de supervivencia se proveerán medios adecuados, entre otros:

- a) por lo menos una escala, u otro medio aprobado, a cada banda del buque, que permita llegar a las embarcaciones de supervivencia cuando éstas estén a flote, salvo en los casos en que la Administración estime que la distancia desde el punto de embarco hasta la embarcación de supervivencia puesta a flote es tal que no se necesita dicha escala;
- b) medios para iluminar tanto los emplazamientos de estiba de las embarcaciones de supervivencia y sus dispositivos de puesta a flote durante la preparación y la realización de esta operación, como la zona de agua en la cual vayan a ser puestas a flote, hasta que haya terminado dicha operación, con la energía eléctrica suministrada por la fuente de emergencia que exige la regla IV/17;
- c) medios para avisar a todas las personas que se encuentren a bordo de que el buque está a punto de ser abandonado; y
- d) medios para evitar que las descargas de agua vayan a parar a las embarcaciones de supervivencia.

Regla 8

Chalecos salvavidas

- 1) Para cada una de las personas que se encuentren a bordo se llevará un chaleco salvavidas de tipo aprobado que cumpla las prescripciones de la regla 24.
- 2) Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y el emplazamiento estará claramente indicado.

Regla 9

Trajes de inmersión y ayudas térmicas

- 1) A cada una de las personas asignadas para tripular el bote de rescate se le suministrará un traje de inmersión aprobado de tamaño apropiado que cumpla lo prescrito en la regla 25.

2) Todo buque que cumpla lo prescrito en la regla 5 2) y 3) llevará un traje de inmersión que cumpla lo prescrito en la regla 25 para cada una de las personas que haya a bordo, que no disponga de un sitio en:

- a) un bote salvavidas; o
- b) una balsa salvavidas de pescante; o
- c) una balsa salvavidas arriada por dispositivos equivalentes, para subir a la cual no sea necesario entrar en el agua.

3) Además de lo prescrito en el párrafo 2) a), los buques llevarán por cada bote salvavidas tres trajes de inmersión como mínimo que cumplan lo prescrito en la regla 25. Además de las ayudas térmicas prescritas en la regla 17 8) xxxi), los buques llevarán ayudas térmicas que cumplan lo prescrito en la regla 26 para las personas que dispongan de un sitio en los botes salvavidas y que no estén provistas de trajes de inmersión. Estos trajes de inmersión y ayudas térmicas no serán necesarios si el buque está equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo.

4) Las prescripciones de los párrafos 2) y 3) *supra* no son aplicables a los buques que operen continuamente en zonas de clima cálido donde a juicio de la Administración no sean necesarios los trajes de inmersión ni las ayudas térmicas.

5) Para cumplir lo prescrito en el párrafo 1) se podrán utilizar los trajes de inmersión prescritos en los párrafos 2) y 3).

Regla 10

Aros salvavidas

1) Se proveerá como mínimo el número siguiente de aros salvavidas que cumplan lo prescrito en la regla 27 1):

- a) ocho aros salvavidas en los buques de eslora igual o superior a 75 m;
- b) seis aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 75 m.

2) Por lo menos la mitad de los aros salvavidas a que se hace referencia en el párrafo 1) irán provistos de luces de encendido automático que cumplan lo prescrito en la regla 27 2).

3) Al menos dos de los aros salvavidas provistos de luces de encendido automático conforme al párrafo 2) llevarán señales fumígenas de funcionamiento automático que cumplan lo prescrito en la regla 27 3) y, si es practicable, que puedan soltarse rápidamente desde el puente de navegación.

4) A cada banda del buque habrá como mínimo un aro salvavidas provisto de una rabiza flotante que cumpla lo prescrito en la regla 27 4), de una longitud igual por lo menos al doble de la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o a 30 m, si este valor es superior. Tales aros salvavidas no llevarán luces de encendido automático.

5) Todos los aros salvavidas estarán emplazados de modo que las personas a bordo puedan alcanzarlos fácilmente, se les podrá lanzar siempre con rapidez y no irán permanentemente sujetos.

Regla 11

Aparatos lanzacabos

Todo buque llevará un aparato lanzacabos de tipo aprobado que cumpla lo prescrito en la regla 28.

Regla 12

Señales de socorro

1) Todo buque irá provisto, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, de medios para hacer señales de socorro eficaces tanto de día como de noche, incluidos como mínimo 12 cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan lo prescrito en la regla 29.

2) Las señales de socorro serán de un tipo aprobado. Irán emplazadas de modo que sean fácilmente accesibles, y su posición quedará claramente indicada.

Regla 13

Dispositivos radioeléctricos de salvamento

1) Se proveerán en todo buque por lo menos tres aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas. Dichos aparatos se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.³⁴ Si se equipa una embarcación de supervivencia con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas, éste deberá ajustarse a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.³⁴

2) Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento aprobadas por la Organización podrán ser aceptados por la Administración hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la entrada en vigor del presente protocolo, si esta fecha es posterior, a condición de que la Administración juzgue que son compatibles con aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.

Regla 14

Respondedores de radar

En cada banda de todo buque se llevará por lo menos un respondedor de radar. Dichos respondedores de radar se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.³⁵ Los respondedores de radar³⁶ irán estibados en lugares desde los que se puedan colocar rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia. De otro modo, se estibará un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.

³⁴ Véase la recomendación sobre las Normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, adoptada por la Organización mediante la resolución A.809(19), anexo 1 o anexo 2, según proceda.

³⁵ Véase la recomendación sobre las Normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.802(19).

³⁶ Uno de estos puede ser el respondedor de radar prescrito por la regla IX/6 1) c).

Regla 15

Materiales retrorreflectantes para los dispositivos de salvamento

Todas las embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, chalecos salvavidas y aros salvavidas irán provistos de materiales retrorreflectantes con arreglo a las recomendaciones de la Organización.³⁷

Regla 16

Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección

1) Disponibilidad operacional

Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje, todos los dispositivos de salvamento habrán de estar en buenas condiciones de servicio y disponibles para su utilización inmediata.

2) Mantenimiento

- a) Se dispondrá de instrucciones aprobadas por la Administración para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento, y se realizarán las operaciones de mantenimiento de acuerdo con ellas.
- b) En lugar de las instrucciones prescritas en el apartado a), la Administración podrá aceptar un programa de mantenimiento planificado.

3) Mantenimiento de las tiras

Las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se invertirán a intervalos que no excedan de 30 meses de modo que sus extremos queden cambiados, y se renovarán cuando su deterioro haga esto necesario o a intervalos que no excedan de 5 años, si este plazo es más corto.

4) Piezas de repuesto y equipo de reparación

Se proveerán piezas de repuesto y equipo de reparación para los dispositivos de salvamento y los componentes de éstos sometidos a intenso desgaste o deterioro y que hayan de ser sustituidos periódicamente.

5) Inspección semanal

Semanalmente se efectuarán las pruebas e inspecciones siguientes:

- a) todas las embarcaciones de supervivencia y todos los botes de rescate y dispositivos de puesta a flote serán objeto de inspección visual a fin de verificar que están listos para ser utilizados;
- b) se harán funcionar en marcha avante y en marcha atrás todos los motores de los botes salvavidas y de los botes de rescate durante un periodo total mínimo de 3 min, a condición de que la temperatura ambiente sea superior a la temperatura mínima necesaria para poner en marcha el motor;
- c) se probará el sistema de alarma general de emergencia.

³⁷ Véase la recomendación sobre la Utilización y colocación de materiales retrorreflectantes en los dispositivos de salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.658(16).

6) Inspecciones mensuales

Todos los meses se efectuará una inspección de los dispositivos de salvamento, incluido el equipo de los botes salvavidas, utilizando una lista de comprobaciones, a fin de verificar que están completos y en buen estado. En el diario de navegación se incluirá el informe correspondiente a la inspección.

7) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de las balsas salvavidas inflables, los chalecos salvavidas inflables y los botes de rescate inflados

a) Cada balsa salvavidas y cada chaleco salvavidas inflables serán objeto de un servicio:

- i) a intervalos que no excedan de 12 meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable, la Administración podrá ampliar este periodo a 17 meses;
- ii) en una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.³⁸

b) Todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento de los botes de rescate inflados se realizarán de conformidad con las instrucciones facilitadas por el fabricante. Las reparaciones de emergencia podrán realizarse a bordo del buque, pero las reparaciones definitivas se efectuarán en una estación de servicio aprobada.

8) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de dispositivos de destrinca hidrostática

Las unidades desechables de destrinca hidrostática se sustituirán al caducar su fecha de expiración. Si no son desechables, los dispositivos de destrinca hidrostática serán objeto de un servicio:

- a) a intervalos que no excedan de 12 meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable la Administración podrá ampliar este periodo a 17 meses;
- b) en una estación de servicio que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.

9) En los casos en que la naturaleza de las operaciones de pesca del buque dificulte el cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 7) y 8), la Administración podrá permitir que se amplíen a 24 meses los intervalos entre servicios de mantenimiento, a condición de que considere que tales dispositivos han sido fabricados e instalados de manera que su estado seguirá siendo satisfactorio hasta el próximo servicio.

³⁸ Véase la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables, adoptada por la Organización mediante la resolución A.761(18).

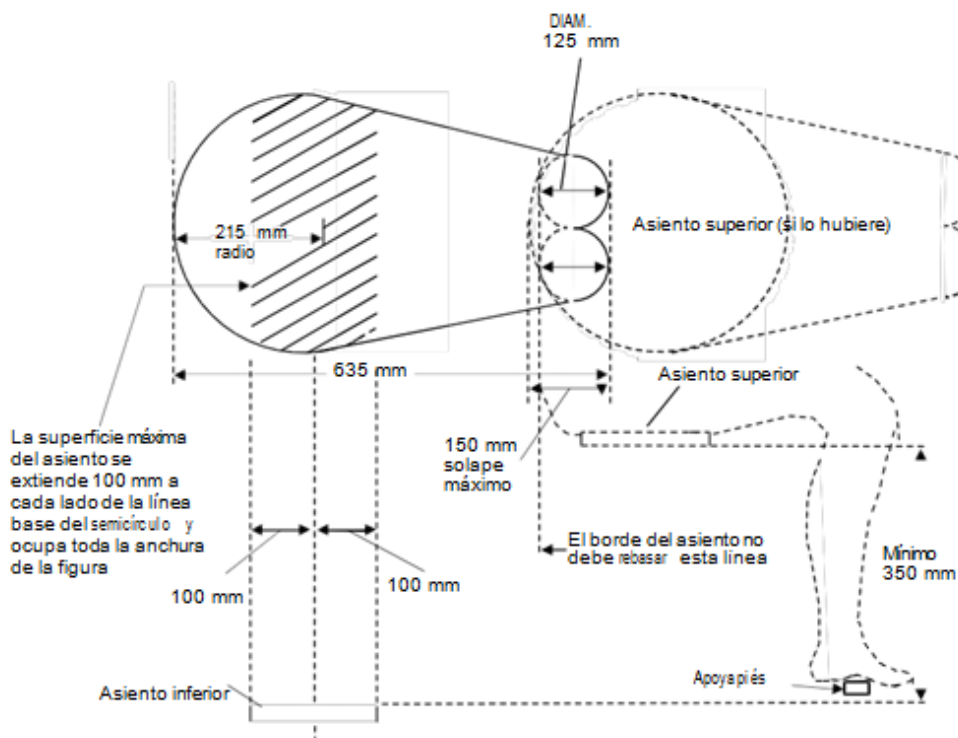
PARTE C
PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

Regla 17

Prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas

- 1) Construcción de los botes salvavidas
 - a) Todos los botes salvavidas estarán bien contruidos y su forma y proporciones serán tales que les den una firme estabilidad en mar encrespada y suficiente francobordo cuando estén cargados con su asignación completa de personas y su equipo. Todos los botes salvavidas tendrán casco rígido y podrán mantener una estabilidad positiva cuando, hallándose adrizados en aguas tranquilas y cargados con su asignación completa de personas y su equipo, estén perforados en un punto cualquiera situado por debajo de la flotación, suponiendo que no se haya producido pérdida de material de flotabilidad ni otras averías.
 - b) Todos los botes salvavidas tendrán la resistencia necesaria para que sea posible arriarlos sin riesgos al agua con su asignación completa de personas y su equipo.
 - c) Los cascos y capotas integrales rígidas serán piroretardantes o incombustibles.
 - d) Para sentarse habrá bancadas, bancos o asientos fijos instalados al nivel más bajo posible en el bote salvavidas y contruidos de modo que en ellos se pueda acomodar al número de personas, cada una de ellas con un peso de 100 kg, para el que se proveen plazas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 2) b) ii).
 - e) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar una carga, sin que al retirar ésta se produzca deformación residual, igual a:
 - i) 1,25 veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de botes de casco metálico; o
 - ii) dos veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de los demás botes.
 - f) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar, cargado con su asignación completa de personas y su equipo y, cuando proceda, sus patines o defensas colocados, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 m/s, así como una caída al agua desde una altura mínima de 3 m.
 - g) La distancia vertical entre la superficie del piso y el interior de la envuelta o de la capota abatible será, en más del 50 % del área del piso:
 - i) al menos de 1,3 m, en el caso de un bote autorizado a llevar 9 personas o menos;

- ii) al menos de 1,7 m, en el caso de un bote autorizado a llevar 24 personas o más;
 - iii) al menos la distancia que se obtenga por interpolación lineal entre 1,3 y 1,7 m, en el caso de un bote autorizado a llevar de 9 a 24 personas.
- 2) Capacidad de transporte de los botes salvavidas
- a) No se aprobará ningún bote salvavidas destinado a llevar más de 150 personas.
 - b) El número de personas que un bote salvavidas esté autorizado a llevar será igual al menor de los dos números siguientes:
 - i) el número de personas que, con una masa media de 75 kg, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas en posición normal sin dificultar el funcionamiento de los medios de propulsión ni el manejo del equipo del bote salvavidas; o
 - ii) el número de plazas que permita obtener la disposición para asientos de la figura 1. Las configuraciones pueden solaparse tal como se indica, a condición de que se instalen apoyapiés, haya espacio suficiente para las piernas y la separación vertical entre los asientos superior e inferior sea por lo menos de 350 mm.
 - c) Cada asiento estará claramente indicado en el bote salvavidas.



3) Acceso a los botes salvavidas

- a) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que su asignación completa de personas pueda embarcar en él en no más de 3 min a partir del momento en que se dé la orden de embarco. Asimismo será posible efectuar el desembarco rápidamente.
- b) Los botes salvavidas tendrán una escala de embarco que pueda utilizarse a una u otra banda y que permita a personas que estén en el agua subir a bordo. El peldaño inferior de la escala estará situado a no menos de 0,4 m por debajo de la flotación mínima del bote.
- c) El bote salvavidas estará dispuesto de modo que permita trasladar a bordo del mismo a personas imposibilitadas, bien desde el agua, bien en camilla.
- d) El acabado de todas las superficies sobre las cuales los ocupantes puedan tener que andar será antideslizante.

4) Flotabilidad de los botes salvavidas

Todos los botes salvavidas tendrán flotabilidad propia o llevarán un material que tenga flotabilidad propia, que no resulte afectado ni por el agua de mar ni por los hidrocarburos o los derivados de éstos afecten y que sea suficiente para mantener a flote el bote, con todo su equipo, aunque esté inundado y en comunicación con la mar. Se proveerá material complementario que tenga flotabilidad propia, cuya fuerza flotante sea de 280 N por persona, para el número de personas que el bote salvavidas esté autorizado a llevar. No se instalará material de flotabilidad en el exterior del casco del bote, a menos que constituya una adición al que se acaba de indicar como necesario.

5) Francobordo y estabilidad de los botes salvavidas

Todos los botes salvavidas, cargados con el 50 % del número de personas que estén autorizados a llevar sentadas en posición normal a un lado de crujía, tendrán un francobordo que, desde la flotación hasta la abertura más baja por la cual pueda inundarse el bote, sea igual por lo menos al 1,5 % de la eslora del bote o a 100 mm, si este segundo valor es superior.

6) Propulsión de los botes salvavidas

- a) Todo bote salvavidas llevará a fines de propulsión un motor de encendido por compresión. En ningún bote salvavidas se utilizará un motor cuyo combustible tenga un punto de inflamación igual o inferior a 43 °C (prueba en vaso cerrado).
- b) El motor irá provisto de un sistema manual de arranque o de un sistema de arranque mecánico con dos fuentes de energía independientes y recargables. También se proveerán todas las ayudas necesarias para el arranque. Los sistemas de arranque y las ayudas para el arranque pondrán en marcha el motor a una temperatura ambiente de -15 °C en no más de 2 min a partir del momento en que comiencen las operaciones de arranque, a menos que a juicio de la Administración, teniendo en cuenta los viajes concretos a que constantemente esté destinado el buque en que vaya el bote salvavidas, la temperatura apropiada sea otra. Los sistemas de

arranque no habrán de estar entorpecidos por el capó del motor, las bancadas del bote ni otros obstáculos.

- c) El motor podrá funcionar por lo menos durante 5 min después del arranque en frío con el bote fuera del agua.
- d) El motor podrá funcionar con el bote salvavidas inundado hasta el eje longitudinal del cigüeñal.
- e) Los ejes de la hélice estarán dispuestos de modo que ésta pueda desacoplarse del motor. El bote tendrá medios que le permitan ir adelante y atrás.
- f) El tubo de escape estará dispuesto de modo que impida la penetración de agua en el motor en condiciones normales de funcionamiento.
- g) En el proyecto de todos los botes salvavidas se prestará la debida atención a la seguridad de las personas que se hallen en el agua y a la posibilidad de que el sistema de propulsión resulte averiado por objetos flotantes.
- h) La velocidad adelante en aguas tranquilas, cargado el bote salvavidas con su asignación completa de personas y su equipo, y con todo el equipo auxiliar accionado por el motor funcionando, será al menos de 6 nudos, y al menos de 2 nudos cuando se halle remolcando una balsa salvavidas de 25 personas cargada con su asignación completa de personas y su equipo o el equivalente de esto. Se aprovisionará combustible suficiente, apropiado para ser utilizado dentro de la gama de temperaturas previstas en la zona en que el buque opere, para que el bote salvavidas completamente cargado marche a 6 nudos durante un periodo no inferior a 24 h.
- i) El motor del bote salvavidas, la transmisión y los accesorios del motor irán cubiertos por un capó piroretardante u otros medios adecuados que ofrezcan una protección análoga. Tales medios impedirán también que las personas tropiecen accidentalmente con las piezas calientes o móviles y protegerán al motor de los agentes atmosféricos y de los efectos del mar. Se proveerán los medios adecuados para reducir el ruido del motor. Las baterías de arranque irán en cajas que formen un cierre estanco alrededor del fondo y de los costados de las baterías. Estas cajas llevarán una tapa bien ajustada, provista de lo necesario para dar salida a los gases.
- j) El motor del bote salvavidas y sus accesorios estarán proyectados con miras a limitar las emisiones electromagnéticas, de modo que no haya interferencias entre el funcionamiento del motor y el de los dispositivos radioeléctricos de salvamento utilizados en el bote.
- k) Se instalarán medios con los que recargar todas las baterías que haya para el arranque del motor y para la instalación radioeléctrica y los proyectores. Las baterías de la instalación radioeléctrica no se utilizarán como alimentadores de energía para el arranque del motor. Se instalarán medios que permitan recargar las baterías de los botes salvavidas utilizando la fuente de energía del buque, a una tensión que no exceda de 55 V, y que puedan desconectarse en los puestos de embarco en los botes.

- l) En un punto bien visible, próximo a los mandos de arranque del motor, se fijarán instrucciones, con caracteres hidrorresistentes, para el arranque y el manejo del motor.
- 7) Accesorios de los botes salvavidas
- a) Todos los botes salvavidas irán provistos al menos de una válvula de desagüe, instalada cerca del punto más bajo del casco, que se abra automáticamente para dar salida al agua del casco cuando el bote no esté a flote y que se cierre automáticamente para impedir la entrada de agua cuando el bote esté a flote. Cada válvula de desagüe irá provista de un capuchón o un tapón que permita cerrarla, unido al bote con una piola, una cadena u otro medio adecuado. Las válvulas de desagüe serán fácilmente accesibles desde el interior del bote y su posición estará indicada claramente.
 - b) Todos los botes salvavidas irán provistos de un timón y de una caña de timón. Cuando se provea asimismo una rueda u otro mecanismo de gobierno a distancia, con la caña se podrá controlar el timón si falla el mecanismo de gobierno. El timón irá sujeto permanentemente al bote salvavidas. La caña del timón estará permanentemente instalada en la mecha del timón o unida a ésta; no obstante, si el bote salvavidas lleva un mecanismo de gobierno a distancia, dicha caña podrá ser desmontable e ir estibada en lugar seguro cerca de la mecha. El timón y la caña estarán dispuestos de manera que el funcionamiento del mecanismo de suelta o de la hélice no pueda dañarlos.
 - c) Salvo en las proximidades del timón y la hélice, habrá una guirnalda salvavidas flotante alrededor del perímetro exterior del bote.
 - d) Los botes salvavidas que no puedan autoadrizarse si zozobran llevarán asideros adecuados en la parte inferior del casco que permitan a las personas agarrarse. Los asideros irán fijados al bote salvavidas de tal modo que, cuando reciban un golpe que pueda desprenderlos del bote, se desprendan sin causar daños a éste.
 - e) Todos los botes salvavidas irán provistos de compartimientos o taquillas estancos suficientes para estibar los pequeños componentes del equipo, el agua y las provisiones que se prescriben en el párrafo 8). Se proveerán medios para guardar el agua de lluvia recogida.
 - f) Todo bote salvavidas que haya de ser puesto a flote por medio de una o varias tiras irá provisto de un mecanismo de suelta que cumpla las siguientes prescripciones:
 - i) El mecanismo estará dispuesto de modo que todos los ganchos se suelten simultáneamente.
 - ii) El mecanismo tendrá dos modalidades de suelta, a saber:
 - 1) una modalidad de suelta normal, por la cual soltará el bote cuando éste esté a flote o cuando los ganchos ya no sostengan carga;

- 2) una modalidad de suelta con carga, por la cual soltará el bote cuando los ganchos sostengan carga. Para esta modalidad los medios estarán dispuestos de manera que el mecanismo suelte el bote en cualquier condición de carga, desde la de carga nula con el bote a flote hasta la de una carga que sea igual a 1,1 veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y su equipo. Esta modalidad de suelta estará protegida contra la posibilidad de que accidental o prematuramente se haga uso de ella.
- iii) El mando del mecanismo de suelta irá claramente marcado con un color que haga contraste con las inmediaciones.
- iv) El mecanismo estará proyectado con un factor de seguridad de 6 con respecto a la resistencia a la rotura de los materiales utilizados, suponiendo que la masa del bote salvavidas esté distribuida por igual entre las tiras.
- g) Todo bote salvavidas irá provisto de un mecanismo de suelta que libere la boza de proa cuando esté sometida a tensión.
- h) Todo bote salvavidas que esté equipado con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas cuya antena vaya montada por separado estará provisto de medios para emplazar y sujetar eficazmente la antena en la posición de funcionamiento.
- i) Los botes salvavidas destinados a ser puestos a flote por el costado del buque llevarán los patines y las defensas necesarios para facilitar la puesta a flote y evitar daños al bote.
- j) En la parte superior de la capota rígida o de la envuelta del bote habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 millas durante un periodo de al menos 12 h. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 h.
- k) Se instalará un farol o una lámpara dentro del bote salvavidas que dé iluminación durante 12 h por lo menos para que puedan leerse las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo; no obstante, no se permitirán faroles de petróleo para este fin.
- l) Salvo disposición expresa en otro sentido, todo bote salvavidas irá provisto de medios eficaces de achique o será de achique automático.
- m) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que tenga visibilidad adecuada a proa, a popa y a ambos costados, desde los puestos de mando y de gobierno, para efectuar sin riesgos la puesta a flote y las maniobras.

8) Equipo de los botes salvavidas

Todos los artículos que forman el equipo del bote salvavidas, ya estén prescritos en el presente párrafo o en otro lugar del presente capítulo, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de abandono del buque. Todos los artículos que forman el equipo del bote serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta. Salvo disposición en otro sentido, el equipo normal de todo bote salvavidas será el siguiente:

- i) remos flotantes en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;
- ii) dos bicheros;
- iii) un achicador flotante y dos baldes;
- iv) un manual de supervivencia;³⁹
- v) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación; en todo bote salvavidas totalmente cerrado la bitácora estará instalada permanentemente en el puesto de gobierno; en cualquier otro bote salvavidas irá provista de medios de montaje adecuados;
- vi) un ancla flotante de tamaño adecuado que lleve una estacha resistente a las socolladas y un cabo guía que se pueda asir firmemente cuando esté mojado. El ancla flotante, la estacha y el cabo guía tendrán la resistencia suficiente cualquiera que sea el estado de la mar;
- vii) dos bozas de resistencia adecuada cuya longitud sea igual a dos veces por lo menos la distancia que haya desde la posición de estiba del bote salvavidas hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o a 15 m, si esta segunda magnitud es mayor; una de las bozas, unida al dispositivo de suelta que prescribe el párrafo 7) g), irá emplazada en el extremo de proa del bote y la otra irá firmemente sujeta en la proa o cerca de ésta, lista para ser utilizada;
- viii) dos hachuelas, una a cada extremo del bote;
- ix) recipientes estancos con 3 l de agua dulce por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; de esa cantidad, 1 l por persona podrá sustituirse por un aparato desalinizador aprobado que pueda producir un volumen igual de agua dulce en 2 días;
- x) una liara inoxidable con su piola;

³⁹ Véanse las Instrucciones relativas a las medidas que procede tomar en las embarcaciones de supervivencia, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.657(16).

- xi) un vaso graduado inoxidable para beber;
- xii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10 000 kJ por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; las raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;
- xiii) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan lo prescrito en la regla 29;
- xiv) seis bengalas de mano que cumplan lo prescrito en la regla 30;
- xv) dos señales fumígenas flotantes que cumplan lo prescrito en la regla 31;
- xvi) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;
- xvii) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;
- xviii) un ejemplar de las señales de salvamento que prescribe la regla V/8 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;
- xix) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;
- xx) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;
- xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona;
- xxii) una navaja sujeta al bote con una piola;
- xxiii) tres abrelatas;
- xxiv) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 m;
- xxv) una bomba de accionamiento manual;
- xxvi) un juego de aparejos de pesca;
- xxvii) las herramientas necesarias para efectuar pequeños ajustes del motor y de sus accesorios;
- xxviii) equipo portátil extintor de incendios adecuado para extinguir los debidos a hidrocarburos;
- xxix) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 m de ancho a una distancia de 180 m durante un periodo total de 6 h y funcionar como mínimo durante 3 h seguidas;

- xxx) un reflector de radar eficaz, a menos que en el bote salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;
 - xxxii) ayudas térmicas que cumplan lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 % del número de personas que el bote esté autorizado a llevar, o para dos, si este número es mayor;
 - xxxiii) en el caso de los buques destinados a viajes de tal naturaleza y duración que, a juicio de la Administración, los artículos especificados en los apartados xii) y xxvi) sean innecesarios, la Administración podrá permitir que se prescindiera de ellos.
- 9) Marcas de los botes salvavidas
- a) En el bote salvavidas se marcarán sus dimensiones y el número de personas que esté autorizado a llevar, con caracteres claros e indelebles.
 - b) En ambas amuras del bote salvavidas se marcarán, con letras mayúsculas del alfabeto romano, el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca el bote.
 - c) Se marcarán de manera que sean visibles desde arriba, en la medida que sea posible, medios que permitan identificar el buque al que pertenezca el bote salvavidas y el número de éste.

Regla 18

Botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables

- 1) Los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables cumplirán lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.
- 2) Envuelta
- a) Se proveerán capotas integrales rígidas que cubran por lo menos 20 % de la eslora del bote, desde la roda, y 20 % por lo menos de la eslora del bote, desde el extremo popel de éste.
 - b) Las capotas integrales rígidas formarán dos refugios. Si tales refugios tienen mamparos, en éstos habrá aberturas lo bastante amplias como para permitir un fácil acceso a personas que lleven sendos trajes de inmersión o indumentaria de abrigo y chaleco salvavidas. La altura interior de los refugios será la necesaria para que las personas tengan fácil acceso a los asientos situados a proa y a popa del bote.
 - c) Las capotas integrales rígidas estarán concebidas de modo que tengan ventanas o paneles translúcidos que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz natural, con las aberturas o las capotas abatibles cerradas, como para hacer innecesario el alumbrado artificial.
 - d) En las capotas integrales rígidas habrá pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote.

- e) Las partes abiertas del bote salvavidas irán provistas de una capota abatible permanentemente sujeta, de un tipo tal que:
 - i) pueda ser armada fácilmente por no más de dos personas en no más de 2 min;
 - ii) esté aislada para proteger del frío a los ocupantes mediante al menos dos capas de material separadas por un espacio de aire, o por otros medios igualmente eficaces.
 - f) La envuelta formada por las capotas integrales rígidas y la capota abatible será de un tipo tal que:
 - i) permita efectuar las operaciones de puesta a flote y de recuperación sin que los ocupantes tengan que salir de ella;
 - ii) en ambos extremos y en cada banda tenga entradas provistas de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse y cerrarse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; habrá medios que permitan mantener con seguridad las entradas en la posición abierta o en la posición cerrada;
 - iii) con la capota abatible armada y todas las entradas cerradas, entre aire suficiente en todo momento para todos los ocupantes;
 - iv) tenga los medios precisos para recoger agua de lluvia;
 - v) el exterior de las capotas integrales rígidas y de la capota abatible, y el interior de la parte del bote salvavidas que cubra la capota abatible, sean de un color muy visible. El interior de los refugios será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;
 - vi) permita navegar a remo.
- 3) Zozobra y readrizamiento
- a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 kg firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas esté en posición invertida.
 - b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y su equipo, completos o parciales, y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.
- 4) Propulsión
- a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.

- b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición mientras se produce la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar con facilidad cuando el bote se haya adrizado y se haya achicado el agua que hubiera en él. Los sistemas de combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 m/ de aceite del motor durante la zozobra.
 - c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.
- 5) Construcción y defensas
- a) No obstante lo dispuesto en la regla 17 1) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas parcialmente cerrado autoadrizable serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 m/s.
 - b) El bote estará provisto de medios de achique automático.

Regla 19

Botes salvavidas totalmente cerrados

- 1) Los botes salvavidas totalmente cerrados cumplirán lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.
- 2) Envuelta

Todo bote salvavidas totalmente cerrado irá provisto de una envuelta rígida estanca que cierre el bote por completo. La envuelta será de un tipo tal que:

- i) proteja del frío y del calor a los ocupantes;
- ii) el acceso al bote salvavidas lo den escotillas que puedan cerrarse para hacer el bote estanco;
- iii) las escotillas estén situadas de modo que permitan efectuar las operaciones de puesta a flote y recuperación sin que los ocupantes salgan de la envuelta;
- iv) las escotillas de acceso puedan abrirse y cerrarse tanto desde el interior como desde el exterior y estén provistas de medios que permitan mantenerlas abiertas con seguridad;
- v) permita navegar a remo;

- vi) pueda, cuando el bote esté en posición invertida con las escotillas cerradas y sin que haya una vía de agua considerable, mantener a flote toda la masa del bote, incluidos la totalidad del equipo, las máquinas y su asignación completa de personas;
- vii) tenga ventanas o paneles translúcidos a ambos costados que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz natural con las escotillas cerradas como para que sea innecesario el alumbrado artificial;
- viii) el exterior sea de un color muy visible y el interior de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;
- ix) haya pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote salvavidas y faciliten el embarco y el desembarco;
- x) las personas tengan acceso a todos los asientos desde una entrada sin pasar por encima de bancadas o de otros obstáculos;
- xi) los ocupantes estén protegidos contra los efectos de las presiones subatmosféricas peligrosas que pueda crear el motor del bote salvavidas.

3) Zozobra y readrizamiento

- a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 kg firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas esté en posición invertida.
- b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y su equipo, completos o parciales, y hallándose herméticamente cerradas todas las entradas y aberturas y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.
- c) El bote salvavidas podrá sostener su asignación completa de personas y su equipo cuando esté averiado tal como se describe en la regla 17 1) a), y su estabilidad será tal que, en caso de zozobrar, adquiera automáticamente una posición que dé a sus ocupantes la posibilidad de evacuarlo por una vía situada por encima del agua.
- d) Todos los tubos de escape del motor, los conductos de aire y otras aberturas estarán proyectados de modo que no pueda penetrar agua en el motor cuando el bote salvavidas zozobre y se autoadrice.

4) Propulsión

- a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.
- b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición durante la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar fácilmente cuando el bote se haya adrizado. Los sistemas de

combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 m/ de aceite del motor durante la zozobra.

- c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.

5) Construcción y defensas

No obstante lo dispuesto en la regla 17 1) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas totalmente cerrado serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 m/s.

6) Botes salvavidas de caída libre

La construcción de todo bote salvavidas dispuesto para ser puesto a flote por caída libre será tal que dé protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por la puesta a flote, cargado con su asignación completa de personas y su equipo, al menos desde la altura máxima a que, de acuerdo con lo proyectado, haya de ir estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10°, y hallándose el buque escorado no menos de 20° a una u otra banda.

Regla 20

Prescripciones generales aplicables a las balsas salvavidas

1) Construcción de las balsas salvavidas

- a) Toda balsa salvavidas estará fabricada de modo que pueda resistir 30 días a flote expuesta a la intemperie, sea cual fuere el estado de la mar.
- b) La balsa salvavidas estará construida de tal manera que si se lanza al agua desde una altura de 18 m, tanto la balsa como su equipo sigan funcionando correctamente. Si la balsa ha de ir estibada a una altura de más de 18 m por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, será de un tipo que haya sido sometido con resultados satisfactorios a una prueba de caída desde una altura por lo menos igual a la de estiba.
- c) La balsa salvavidas habrá de poder resistir, hallándose a flote, saltos repetidos sobre ella desde una altura mínima de 4,5 m por encima de su piso tanto con su capota abatible armada como sin armar.
- d) La balsa salvavidas y sus accesorios estarán contruidos de manera que sea posible remolcar la balsa a una velocidad de hasta 3 nudos en aguas tranquilas, cargada con su asignación completa de personas y su equipo, y con una de sus anclas flotantes largada.

- e) La balsa salvavidas irá provista de una capota abatible que proteja a los ocupantes de la exposición a la intemperie y que quede automáticamente levantada cuando la balsa sea puesta a flote. Dicha capota cumplirá las condiciones siguientes:
 - i) dará aislamiento contra el calor y el frío, ya mediante dos capas de material separadas por un espacio de aire, ya por otros medios igualmente eficaces; se proveerán los medios necesarios para impedir la acumulación de agua en el espacio de aire;
 - ii) el interior será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;
 - iii) cada entrada estará claramente indicada e irá provista de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior de la balsa, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; en las balsas salvavidas que puedan dar cabida a más de ocho personas habrá por lo menos dos entradas diametralmente opuestas;
 - iv) dejará penetrar en todo momento aire suficiente para los ocupantes, incluso con las entradas cerradas;
 - v) irá provista por lo menos de una mirilla;
 - vi) llevará los medios precisos para recoger agua de lluvia;
 - vii) tendrá la altura suficiente para que los ocupantes puedan sentarse en todas las partes cubiertas por ella.
- 2) Capacidad mínima de transporte y masa de las balsas salvavidas
 - a) No se aprobará ninguna balsa salvavidas cuya capacidad de transporte, calculada de conformidad con lo prescrito en las reglas 21 3) ó 22 3), sea de menos de seis personas.
 - b) A menos que la balsa salvavidas haya de ponerse a flote con un dispositivo aprobado que cumpla lo prescrito en la regla 32 y no se exija que sea portátil, la masa total de la balsa con su envoltura y su equipo no excederá de 185 kg.
- 3) Accesorios de balsa salvavidas
 - a) La balsa llevará guirnaldas salvavidas bien afirmadas alrededor de su exterior y de su interior.
 - b) La balsa salvavidas irá provista de una boza resistente de longitud igual por lo menos al doble de la distancia que haya entre la posición de estiba y la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o 15 m, si esta segunda magnitud es mayor.

- 4) Balsas salvavidas de pescante
- a) Además de cumplir las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote:
 - i) habrá de poder resistir, llevando su asignación completa de personas y su equipo, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 m/s, y una caída al mar desde una altura mínima de 3 m sin sufrir daños que afecten a su funcionamiento;
 - ii) irá provista de medios que permitan arrimarla a la cubierta de embarco y mantenerla firmemente en esa posición mientras se realiza el embarco.
 - b) Toda balsa salvavidas de pescante estará dispuesta de modo que su asignación completa de personas pueda embarcar en ella en no más de 3 min a partir del momento en que se dé la orden de embarco.
- 5) Equipo
- a) El equipo normal de toda balsa salvavidas será el siguiente:
 - i) un pequeño aro flotante sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 m de longitud;
 - ii) un cuchillo de hoja fija y mango flotante, sujeto por una piola y estibado en un bolsillo del exterior de la capota abatible, cerca del punto en que la boza esté sujeta a la balsa; además, toda balsa autorizada a llevar 13 personas o más irá provista de un segundo cuchillo, que no necesitará ser de hoja fija;
 - iii) si se trata de una balsa autorizada a llevar 12 personas como máximo, un achicador flotante; si se trata de una balsa autorizada a llevar 13 personas o más, dos achicadores flotantes;
 - iv) dos esponjas;
 - v) dos anclas flotantes provistas de estacha a prueba de socolladas y de cabo guía, una de ellas de respeto y la otra permanentemente sujeta a la balsa de un modo tal que haga que, cuando ésta se infle o esté flotando, quede orientada con respecto al viento de la manera más estable posible; la resistencia de ambas anclas flotantes y de sus estachas y cabos guía habrá de ser suficiente sea cual fuere el estado de la mar; estas anclas llevarán grilletes en ambos extremos del cabo y serán de un tipo no susceptible de quedar vuelto del revés entre sus vientos;
 - vi) dos zaguales flotantes;
 - vii) tres abrelatas; las navajas de muelle provistas de hoja abrelatas especial satisfacen esta prescripción;

- viii) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;
- ix) un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas;
- x) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan lo prescrito en la regla 29;
- xi) seis bengalas de mano que cumplan lo prescrito en la regla 30;
- xii) dos señales fumígenas flotantes que cumplan lo prescrito en la regla 31;
- xiii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto, y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;
- xiv) un reflector de radar eficaz a menos que en la balsa salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;
- xv) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;
- xvi) un ejemplar de las señales de salvamento a que se hace referencia en la regla V/8 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;
- xvii) un juego de aparejos de pesca;
- xviii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10 000 kJ por cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar; estas raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;
- xix) recipientes estancos con 1,5 l de agua dulce por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar; de esa cantidad, 0,5 l por persona podrán sustituirse por un aparato desalinizador que pueda producir un volumen igual de agua dulce en dos días;
- xx) un vaso graduado inoxidable para beber;
- xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar;
- xxii) instrucciones acerca de cómo sobrevivir;⁴⁰
- xxiii) instrucciones relativas a las medidas que procede tomar inmediatamente;⁴⁰

⁴⁰ Véanse las Instrucciones relativas a las medidas que procede tomar en las embarcaciones de supervivencia, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.657(16).

- xxiv) ayudas térmicas que cumplan lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 % del número de personas que la balsa salvavidas esté autorizada a llevar, o para dos si este número es mayor.
 - b) El marcado que según lo prescrito en las reglas 21 7) c) v) y 22 7) vii) habrán de llevar las balsas salvavidas equipadas de conformidad con el apartado a) consistirá en la expresión SOLAS PAQUETE A escrita con letras mayúsculas del alfabeto romano.
 - c) Cuando proceda, el equipo se guardará en un receptáculo que, si no es parte integrante de la balsa salvavidas ni está permanentemente unido a ella, se estibarán y se asegurará dentro de la balsa, y habrá de poder flotar en el agua por lo menos durante 30 min sin que su contenido sufra daños.
- 6) Medios de zafa automática para las balsas salvavidas

a) Sistema de boza

El sistema de boza de la balsa salvavidas proporcionará un medio de unión entre el buque y la balsa y estará dispuesto de modo que impida que la balsa salvavidas, al soltarse y, en el caso de una balsa salvavidas inflable, al quedar inflada, sea arrastrada hacia el fondo por el buque que se hunde.

b) Enlace débil

Si se utiliza un enlace débil en los medios de zafa automática, este enlace:

- i) no habrá de romperse por efecto de la fuerza necesaria para extraer la boza de la envoltura de la balsa salvavidas;
- ii) será lo bastante resistente como para permitir, en los casos procedentes, el inflado de la balsa salvavidas;
- iii) se romperá cuando esté sometido a un esfuerzo de $2,2 + 0,4$ kN.

c) Unidades de destrinca hidrostática

Si se utiliza una unidad de destrinca hidrostática en los medios de zafa automática, esta unidad:

- i) estará fabricada con materiales compatibles entre sí para evitar su funcionamiento defectuoso; no se aceptarán la galvanización ni otras formas de revestimiento metálico de los componentes de la unidad de destrinca hidrostática;
- ii) soltará automáticamente la balsa salvavidas a una profundidad de no más de 4 m;
- iii) tendrá desagües que impidan la acumulación de agua en la cámara hidrostática cuando la unidad está en su posición normal;
- iv) estará fabricada de modo que no se produzca la suelta cuando las olas pasen sobre la unidad;

- v) irá marcada permanentemente en la parte exterior con su tipo y número de serie;
- vi) llevará un documento o una placa de identificación que indique la fecha de fabricación, el tipo y el número de serie;
- vii) será tal que cada una de las partes conectadas al sistema de boza tenga una resistencia al menos igual a la exigida para la boza;
- viii) si es desechable, llevará instrucciones para determinar la fecha de expiración y medios para marcar esta fecha en la unidad.

Regla 21

Balsas salvavidas inflables

- 1) Las balsas salvavidas inflables cumplirán lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.
- 2) Construcción de las balsas salvavidas inflables
 - a) La cámara de flotabilidad principal estará dividida en no menos de dos compartimientos separados, cada uno de los cuales irá provisto, para su inflado, de una válvula de inflación, de retención. Las cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de modo que si uno cualquiera de los compartimientos sufre una avería o no se infla, los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia de la balsa salvavidas, el número de personas que esté autorizada a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 kg y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.
 - b) El piso de la balsa salvavidas será impermeable y podrá quedar suficientemente aislado contra el frío:
 - i) mediante uno o más compartimientos que los ocupantes puedan inflar, o que se inflen automáticamente y los ocupantes puedan desinflar e inflar de nuevo; o
 - ii) por otros medios igualmente eficaces que no hagan necesario el inflado.
 - c) La balsa se inflará con un gas atóxico. El inflado deberá poder quedar terminado en no más de 1 min a una temperatura ambiente de entre 18 °C y 20 °C, y en no más de 3 min a una temperatura ambiente de -30 °C. Una vez inflada, la balsa salvavidas, con su asignación completa de personas y su equipo, habrá de conservar su forma.
 - d) Cada compartimiento inflable podrá resistir una presión igual por lo menos a tres veces la presión de servicio y, bien por medio de válvulas de alivio, bien limitando el suministro de gas, se impedirá que pueda alcanzar una presión superior al doble de la presión de servicio. Se proveerán medios que permitan instalar la bomba o el fuelle que para completar el inflado prescribe el párrafo 10 a) ii) a fin de mantener la presión de servicio.

3) Capacidad de transporte de las balsas salvavidas inflables

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

- i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 el volumen, medido en m³, de las cámaras de flotabilidad principales (que para este fin no incluirán los arcos ni las bancadas, si las hay) cuando estén infladas; o
- ii) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,372 el área de la sección horizontal interior de la balsa (que para este fin puede incluir la bancada o las bancadas, si las hay) medida en m² hasta el borde de las cámaras de flotabilidad que ocupe la posición más interior; o
- iii) el número de personas que, con una masa media de 75 kg, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcionamiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.

4) Acceso a las balsas salvavidas inflables

- a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso semirrígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua, dispuesta de modo que, si la rampa sufre daños, la balsa no se desinflen en medida considerable. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada, la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los cabos de acercamiento y a los medios de embarco.
- b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 m por debajo de la flotación mínima de la balsa.
- c) Dentro de la balsa habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.

5) Estabilidad de las balsas salvavidas inflables

- a) Toda balsa salvavidas inflable estará construida de tal manera que, completamente inflada y flotando con la capota abatible levantada, mantenga su estabilidad en mar encrespada.
- b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, cuando esté en posición invertida, una persona pueda voltearla tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.
- c) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 nudos en aguas tranquilas.

6) Accesorios de las balsas salvavidas inflables

- a) La resistencia a la rotura del sistema formado por la boza y los medios que la sujetan a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 kN en el caso de

una balsa autorizada a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 kN en el de cualquier otra balsa salvavidas. Para inflar la balsa salvavidas deberá bastar con una persona.

- b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 millas durante un periodo de al menos 12 h. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 h. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.
- c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de al menos 12 h. Se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.

7) Envolturas de las balsas salvavidas inflables

- a) La balsa salvavidas irá en una envoltura que:
 - i) por su fabricación pueda resistir las condiciones de intenso desgaste que impone el mar;
 - ii) tenga flotabilidad propia suficiente, cuando envuelva la balsa y el equipo de ésta, para extraer la boza de su interior y accionar el mecanismo de inflado en caso de que el buque se hunda;
 - iii) en la medida de lo posible sea estanca, si bien en el fondo llevará orificios de desagüe.
- b) La balsa salvavidas irá embalada en su envoltura de modo que, dentro de lo posible y una vez en el agua, se infle flotando adrizada al separarse de la envoltura.
- c) En la envoltura se marcarán:
 - i) el nombre del fabricante o la marca comercial;
 - ii) el número de serie;
 - iii) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación y el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;
 - iv) SBP (seguridad de buques pesqueros);⁴¹

⁴¹ Las balsas salvavidas inflables que cumplen lo prescrito en la sección 4.3 del Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.48(66), en su forma enmendada, y que llevan la marca "SOLAS A", son totalmente equivalentes a las balsas salvavidas que se describen en esta regla y pueden aceptarse como totalmente equivalentes a las balsas salvavidas que llevan la marca "SBP".

- v) el tipo de paquete de emergencia que contenga;
- vi) la fecha de la última revisión a que fue sometida;
- vii) la longitud de la boza;
- viii) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (dependerá de la altura empleada en la prueba de caída y de la longitud de la boza);
- ix) instrucciones para la puesta a flote.

8) Marcas de las balsas salvavidas inflables

En la balsa salvavidas se marcarán:

- i) el nombre del fabricante o la marca comercial;
- ii) el número de serie;
- iii) la fecha de fabricación (mes y año);
- iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;
- v) el nombre y la dirección de la estación de servicio en que se efectuó la última revisión;
- vi) encima de cada entrada, en caracteres de un color que haga contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 mm, el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar.

9) Balsas salvavidas inflables de pescante

- a) Además de cumplir las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a:
 - i) 4 veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo, a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizada de la balsa de 20 ± 3 °C, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione; y
 - ii) 1,1 veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizada de la balsa de -30 °C con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.
- b) Las envolturas rígidas de las balsas salvavidas que hayan de ponerse a flote con un dispositivo provisto para este fin irán sujetas de modo que ni la envoltura ni partes de ésta puedan caer al mar mientras se infla y se pone a flote la balsa que iba en la envoltura o después de realizar estas operaciones.

- 10) Equipo complementario de las balsas salvavidas inflables
- a) Además de llevar el equipo prescrito en la regla 20 5), toda balsa salvavidas inflable irá provista de:
 - i) un equipo con los artículos necesarios para reparar pinchazos en los compartimientos de flotabilidad;
 - ii) una bomba o un fuelle para completar el inflado.
 - b) Los cuchillos prescritos en la regla 20 5) a) ii) serán navajas de muelle.

Regla 22

Balsas salvavidas rígidas

- 1) Las balsas salvavidas rígidas cumplirán lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.
- 2) Construcción de las balsas salvavidas rígidas
- a) Dará su flotabilidad a la balsa salvavidas un material aprobado que tenga flotabilidad propia, emplazado tan cerca como sea posible de la periferia de la balsa. Dicho material será piroretardante o estará protegido por un revestimiento piroretardante.
 - b) El piso de la balsa salvavidas impedirá que penetre el agua y mantendrá eficazmente separados del agua a sus ocupantes, además de aislarlos del frío.
- 3) Capacidad de transporte de las balsas salvavidas rígidas

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

- i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 el volumen, medido en m^3 , del material de flotabilidad multiplicado por un factor de 1 menos la gravedad específica de ese material; o
 - ii) el mayor número entero que resulta de dividir por 0,372 el área de la sección horizontal, medida en m^2 , del piso de la balsa; o
 - iii) el número de personas que, con una masa media de 75 kg, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcionamiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.
- 4) Acceso a las balsas salvavidas rígidas
- a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso rígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada, la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los medios de acercamiento y embarco.

- b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 m por debajo de la flotación mínima de la balsa.
 - c) Dentro de ésta habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.
- 5) Estabilidad de las balsas salvavidas rígidas
- a) A menos que pueda prestar servicio con seguridad tanto adrizada como invertida, la balsa salvavidas tendrá una resistencia y una estabilidad tales que le permitan autovoltarse, o que una persona pueda voltearla fácilmente tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.
 - b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 nudos en aguas tranquilas.
- 6) Accesorios de las balsas salvavidas rígidas
- a) La balsa salvavidas irá provista de una boza adecuada. La resistencia a la rotura del sistema formado por dicha boza y los medios que la sujeten a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 kN en el caso de balsas autorizadas a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 kN en el caso de cualquier otra balsa salvavidas.
 - b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 millas durante un periodo de al menos 12 h. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 h. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando la capota abatible de la balsa salvavidas quede colocada en posición. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.
 - c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de al menos 12 h. Se encenderá automáticamente cuando la capota abatible de la balsa quede colocada en posición y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.
- 7) Marcas de las balsas salvavidas rígidas

En la balsa salvavidas se marcarán:

- i) el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca la balsa;
- ii) el nombre del fabricante o la marca comercial;
- iii) el número de serie;

- iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;
- v) encima de cada entrada, en caracteres de un color que contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 mm, el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;
- vi) SBP (seguridad de buques pesqueros);⁴²
- vii) el tipo de paquete de emergencia que contenga;
- viii) la longitud de la boza;
- ix) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (altura determinada en la prueba de caída);
- x) instrucciones para la puesta a flote.

8) Balsas salvavidas rígidas de pescante

Además de cumplir las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas rígida destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a 4 veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo.

Regla 23

Botes de rescate

- 1) Prescripciones generales
 - a) Salvo disposición de la presente regla en otro sentido, todos los botes de rescate cumplirán lo prescrito en las reglas 17 1) a 17 7) d) inclusive, 17 7) f), 17 7) g), 17 7) i), 17 7) l) y 17 9).
 - b) Los botes de rescate podrán ser rígidos o de los que han de estar inflados, o bien de un tipo en que se combinen esas dos modalidades, y:
 - i) tendrán una eslora mínima de 3,8 m y máxima de 8,5 m, salvo cuando a causa del tamaño del buque o por otras razones se estime que no es razonable o posible llevar tales botes, en cuyo caso la Administración podrá aceptar botes de eslora menor aunque nunca inferior a 3,3 m;
 - ii) podrán llevar por lo menos cinco personas sentadas y una persona tumbada o, si se trata de un bote de rescate de eslora inferior a 3,8 m, cualquier número inferior que determine la Administración.
 - c) La Administración determinará el número de personas que un bote esté autorizado a llevar.

⁴² Las balsas salvavidas rígidas que cumplen lo prescrito en la sección 4.3 del capítulo IV del Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), adoptado por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.48(66), en su forma enmendada, y que llevan la marca "SOLAS A", son totalmente equivalentes a las balsas salvavidas que se describen en esta regla y pueden aceptarse como totalmente equivalentes a las balsas salvavidas que llevan la marca "SBP".

- d) Los botes de rescate que sean una combinación de partes rígidas y partes infladas cumplirán las prescripciones pertinentes de la presente regla de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
 - e) A menos que el bote de rescate tenga arrufo suficiente, se le proveerá de una capota integral de proa que cubra al menos el 15 % de su eslora.
 - f) Los botes de rescate podrán maniobrar a velocidades de hasta 6 nudos y mantener esa velocidad durante un periodo mínimo de 4 h.
 - g) Los botes de rescate tendrán movilidad y maniobrabilidad suficientes en mar encrespada para permitir rescatar a personas que estén en el agua, concentrar balsas salvavidas y remolcar la mayor de las balsas salvavidas que lleve el buque cargada con su asignación completa de personas y su equipo o el equivalente de esto, a una velocidad de por lo menos 2 nudos.
 - h) El bote de rescate podrá ir provisto de un motor intraborda o fueraborda. Si se trata de un motor fueraborda, el timón y la caña del timón podrán formar parte del motor. No obstante lo prescrito en la regla 17 6) a), los botes de rescate podrán ir provistos de motor fueraborda de gasolina con un sistema aprobado de combustible, a condición de que los depósitos de gasolina estén especialmente protegidos contra incendios y explosiones.
 - i) Los botes de rescate irán provistos de medios de remolque fijados de modo permanente y cuya resistencia sea suficiente para reunir o remolcar balsas salvavidas tal como se prescribe en el párrafo 1) g).
 - j) Los botes de rescate irán provistos de medios estancos de estiba para los artículos pequeños del equipo.
- 2) Equipo de los botes de rescate
- a) Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de puesta a flote o de recuperación. Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta.
 - b) El equipo normal de todo bote de rescate será el siguiente:
 - i) remos flotantes o zaguales en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;
 - ii) un achicador flotante;
 - iii) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro, que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación;

- iv) un ancla flotante con cabo guía y estacha de resistencia adecuada cuya longitud sea de 10 m por lo menos;
 - v) una boza de longitud y resistencia adecuada unida al dispositivo de suelta que cumpla lo prescrito en la regla 17 7) g), emplazada en el extremo de proa del bote;
 - vi) un cabo flotante de por lo menos 50 m de longitud, de resistencia suficiente para remolcar una balsa salvavidas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1) g);
 - vii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;
 - viii) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;
 - ix) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;
 - x) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 m;
 - xi) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 m de ancho a una distancia de 180 m durante un periodo total de 6 h y funcionar como mínimo durante 3 h seguidas;
 - xii) un reflector de radar eficaz;
 - xiii) ayudas térmicas que cumplan lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 % del número de personas que el bote de rescate esté autorizado a llevar, o para dos si este número es mayor.
- c) Además del equipo prescrito en el párrafo 2) b), el equipo normal de todo bote de rescate rígido comprenderá:
- i) un bichero;
 - ii) un balde;
 - iii) un cuchillo o una hachuela.
- d) Además del equipo prescrito en el párrafo 2) b), el equipo normal de todo bote de rescate inflado comprenderá:
- i) una navaja de muelle, flotante;
 - ii) dos esponjas;
 - iii) un fuelle o una bomba eficaces de accionamiento manual;
 - iv) un receptáculo adecuado con lo necesario para reparar pinchazos;
 - v) un bichero de seguridad.
- 3) Prescripciones complementarias aplicables a los botes de rescate inflados
- a) Lo prescrito en las reglas 17 1) c) y 17 1) e) no es aplicable a los botes de rescate inflados.

- b) Todo bote de rescate inflado estará construido de modo que, suspendido de su eslinga o su gancho de izada tenga:
 - i) la resistencia y la rigidez necesarias para que se le pueda arriar y recuperar con su asignación completa de personas y su equipo;
 - ii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 4 veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de 20 ± 3 °C, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione;
 - iii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 1,1 veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de -30 °C, con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.
- c) Los botes de rescate inflados estarán fabricados de modo que puedan resistir la exposición a la intemperie:
 - i) estibados en una cubierta expuesta de un buque que se halle en la mar;
 - ii) durante 30 días a flote, sea cual fuere el estado de la mar.
- d) Además de cumplir lo prescrito en la regla 17 9), en los botes de rescate inflados se marcará un número de serie, el nombre del fabricante o la marca comercial y la fecha de fabricación.
- e) Darán flotabilidad al bote de rescate inflado, bien una sola cámara dividida en por lo menos cinco compartimientos separados de un volumen aproximadamente igual, bien dos cámaras separadas, ninguna de las cuales excederá del 60 % del volumen total. Estas cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de modo que si uno cualquiera de los compartimientos sufre daños los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia del bote de rescate, el número de personas que dicho bote esté autorizado a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 kg y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.
- f) Una vez infladas, las cámaras de flotabilidad que forman el contorno del bote de rescate inflado deberán proveer un volumen mínimo de 0,17 m³ por cada persona que el bote de rescate esté autorizado a llevar.
- g) Cada compartimiento de flotabilidad estará provisto de una válvula de retención para el inflado manual, y de medios para desinflarlo. Asimismo habrá instalada una válvula de alivio, a menos que la Administración estime que es innecesaria.
- h) Por debajo del fondo del bote de rescate inflado y en otros sitios vulnerables de la parte exterior de éste se colocarán bandas antiabrasivas que la Administración juzgue satisfactorias.
- i) Si el bote de rescate inflado lleva espejo de popa, éste irá a una distancia del extremo popel que no exceda del 20 % de la eslora total.

- j) Se proveerán parches de refuerzo adecuados para sujetar las bozas de proa y de popa y las guirnaldas salvavidas de los perímetros interior y exterior del bote de rescate.
- k) El bote de rescate inflado habrá de mantenerse completamente inflado en todo momento.

Regla 24

Chalecos salvavidas

- 1) Prescripciones generales aplicables a los chalecos salvavidas
 - a) Los chalecos salvavidas dejarán de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envueltos en llamas durante 2 s.
 - b) Los chalecos salvavidas estarán fabricados de modo que:
 - i) después de la oportuna demostración, una persona pueda ponérselo correctamente, sin ayuda, en no más de 1 min;
 - ii) puedan llevarse vueltos del revés o, según muestre claramente su aspecto, sólo del derecho, y de tal modo que, dentro de lo posible, no haya riesgo de que los usuarios se los pongan incorrectamente;
 - iii) sean cómodos de llevar;
 - iv) permitan al usuario lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 m sin lesionarse y sin que el chaleco salvavidas quede descolocado o sufra daños.
 - c) Los chalecos salvavidas tendrán flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para:
 - i) mantener a 120 mm por lo menos por encima del agua la boca de una persona exhausta o desvanecida, con el cuerpo inclinado hacia atrás a un ángulo mínimo de 20° y máximo de 50° con respecto a la posición vertical;
 - ii) dar la vuelta en el agua al cuerpo de una persona desvanecida, desde cualquier posición hasta que, en no más de 5 s, la boca quede fuera del agua.
 - d) Los chalecos salvavidas tendrán una flotabilidad que no quede reducida en más de un 5 % después de 24 h de inmersión en agua dulce.
 - e) Los chalecos salvavidas permitirán a las personas que los lleven nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.
 - f) Todo chaleco salvavidas llevará un pito firmemente sujeto por medio de un cordón.

2) Chalecos salvavidas inflables

Todo chaleco salvavidas que para flotar haya de inflarse tendrá por lo menos dos compartimientos separados, cumplirá lo prescrito en el párrafo 1) y:

- i) se inflará automáticamente al sumergirse, irá provisto de un dispositivo que permita inflarlo con un solo movimiento de la mano y podrá también inflarse soplando;
- ii) en caso de pérdida de la flotabilidad en uno cualquiera de los compartimientos, seguirá cumpliendo con lo prescrito en el párrafo 1) b), c) y e);
- iii) cumplirá lo prescrito en el párrafo 1) d) después de haber sido inflado por medio del mecanismo automático.

3) Luces de chalecos salvavidas

- a) Todo chaleco salvavidas llevará una luz que:
 - i) tendrá una intensidad lumínica de por lo menos 0,75 cd;
 - ii) tendrá una fuente de energía que pueda dar una intensidad lumínica de 0,75 cd durante por lo menos 8 h;
 - iii) será visible en un segmento tan amplio como resulte posible del hemisferio superior, cuando vaya unida al chaleco salvavidas.
- b) Si la luz mencionada en el párrafo 3) a) es de destellos, además:
 - i) irá provista de un conmutador manual;
 - ii) no llevará lente o reflector cóncavo que concentre el haz;
 - iii) su ritmo no será inferior a 50 destellos por minuto, con una intensidad lumínica eficaz de 0,75 cd como mínimo.

Regla 25

Trajes de inmersión

1) Prescripciones generales aplicables a los trajes de inmersión

- a) El traje de inmersión estará confeccionado con materiales impermeables, de modo que:
 - i) pueda desempaquetarse y quedar puesto, sin ayuda, en no más de 2 min, habida cuenta de la indumentaria que además haya que llevar, más un chaleco salvavidas si el traje de inmersión ha de llevarse con éste;
 - ii) deje de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 s;

- iii) cubra todo el cuerpo, pero no la cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que el traje lleve guantes unidos permanentemente;
 - iv) lleve los medios necesarios para reducir al mínimo o disminuir la entrada de aire en las perneras;
 - v) tras haber saltado al agua el usuario desde una altura no inferior a 4,5 m, no se produzca una penetración excesiva de agua en el traje.
- b) Un traje de inmersión que cumpla también lo prescrito en la regla 24 se podrá clasificar como chaleco salvavidas.
- c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve y que además lleve un chaleco salvavidas, si el traje ha de llevarse con tal chaleco:
- i) subir y bajar por una escala vertical de al menos 5 m de altura;
 - ii) desempeñar cometidos normales durante el abandono del buque;
 - iii) lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 m sin que el traje sufra daños o quede descolocado y sin que el usuario se lesione;
 - iv) nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.
- d) Un traje de inmersión que tenga flotabilidad suplementaria y haya sido proyectado para ser utilizado sin chaleco salvavidas irá provisto de una luz que cumpla lo prescrito en la regla 24 3) y del pito prescrito en la regla 24 1) f).
- e) Si es necesario llevar chaleco salvavidas además del traje de inmersión, el chaleco se llevará encima del traje de inmersión. Una persona que lleve un traje de inmersión habrá de poder ponerse sin ayuda un chaleco salvavidas.
- 2) Prescripciones relativas a las cualidades térmicas de los trajes de inmersión
- a) Un traje de inmersión hecho de un material que no sea intrínsecamente aislante:
- i) llevará marcadas instrucciones que indiquen que debe llevarse en combinación con prendas de abrigo;
 - ii) estará confeccionado de modo que, si una persona lo lleva puesto en combinación con prendas de abrigo y además con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse con tal chaleco, el traje continúe dando protección térmica suficiente para que, utilizado durante 1 h en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura sea de 5 °C, tras haber saltado al agua el usuario desde una altura de 4,5 m, la temperatura corporal de éste no descienda más de 2 °C.

- b) Un traje de inmersión hecho de un material que sea intrínsecamente aislante y que se lleve puesto con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse en combinación con tal chaleco, dará al usuario, después de que éste haya saltado al agua desde una altura de 4,5 m, protección térmica suficiente para que su temperatura no descienda más de 2 °C tras un periodo de inmersión de 6 h en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura oscile entre 0 °C y 2 °C.
- c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve puesto con las manos cubiertas tomar un lapicero y escribir después de haber estado 1 h en el agua hallándose ésta a 5 °C.

3) Prescripciones relativas a la flotabilidad

Una persona que se encuentre en agua dulce llevando, bien un traje de inmersión que cumpla lo prescrito en la regla 24, bien un traje de inmersión con chaleco salvavidas, podrá, hallándose boca abajo, darse la vuelta y quedar boca arriba en no más de 5 s.

Regla 26

Ayudas térmicas

1) Toda ayuda térmica se fabricará con material impermeable cuya termoconductividad no exceda de 0,25 W/m.K y estará confeccionada de modo que, cuando se haga uso de ella para envolver a una persona, reduzca la pérdida de calor que, por convección y por evaporación, pueda sufrir el cuerpo de aquélla.

2) La ayuda térmica:

- i) cubrirá todo el cuerpo de una persona que lleve un chaleco salvavidas, pero no su cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que la ayuda térmica lleve guantes unidos permanentemente;
- ii) podrá desempaquetarse y el usuario podrá ponérsela fácilmente sin ayuda en una embarcación de supervivencia o en un bote de rescate;
- iii) permitirá al usuario quitársela en el agua en no más de 2 min si le estorba para nadar.

3) La ayuda térmica podrá utilizarse, dando la protección adecuada, a temperaturas del aire comprendidas entre -30 °C y +20 °C.

Regla 27

Aros salvavidas

1) Especificaciones de los aros salvavidas

Todo aro salvavidas:

- i) tendrá un diámetro exterior no superior a 800 mm y un diámetro interior no inferior a 400 mm;
- ii) estará fabricado de material que tenga flotabilidad propia; no necesitará para flotar anea, virutas de corcho, corcho granulado o cualquier otro

material granulado suelto, ni ningún compartimiento neumático que haya de inflarse;

- iii) podrá sostener en agua dulce durante 24 h pesas de hierro con un peso mínimo de 14,5 kg;
- iv) tendrá una masa mínima de 2,5 kg;
- v) dejará de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 s;
- vi) estará fabricado de modo que resista una caída al agua desde la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o desde una altura de 30 m si este valor es mayor, sin que disminuyan sus posibilidades de uso ni las de sus accesorios;
- vii) si está destinado a accionar el sistema automático de suelta rápida provisto para las señales fumígenas de funcionamiento automático y las luces de encendido automático, tendrá una masa suficiente para accionar el sistema de suelta rápida o una masa de 4 kg, si este valor es mayor;
- viii) irá provisto de una guirnalda salvavidas que tenga un diámetro de 9,5 mm por lo menos y una longitud que por lo menos sea igual a 4 veces el diámetro exterior del aro. La guirnalda salvavidas irá sujeta en cuatro puntos equidistantes, en la circunferencia del aro, de modo que forme cuatro senos iguales.

2) Luces de encendido automático de aros salvavidas

Las luces de encendido automático prescritas en la regla 10 2):

- i) serán tales que el agua no las pueda apagar;
- ii) podrán permanecer encendidas de modo continuo con una intensidad lumínica de por lo menos 2 cd en todas las direcciones del hemisferio superior o emitir destellos (destellos de descarga) a un ritmo no inferior a 50 por minuto, al menos con la correspondiente intensidad lumínica eficaz;
- iii) irán provistos de una fuente de energía que pueda cumplir lo prescrito en el apartado ii) durante un periodo de 2 h por lo menos;
- iv) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo 1) vi).

3) Señales fumígenas de funcionamiento automático de aros salvavidas

Las señales fumígenas de funcionamiento automático prescritas en la regla 10 3):

- i) emitirán humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 15 min cuando floten en aguas tranquilas;
- ii) no se inflamarán con explosión ni darán ninguna llama durante el periodo completo en que emitan humo;

- iii) no se anegarán en mar encrespada;
- iv) seguirán emitiendo humo durante al menos 10 s cuando estén completamente sumergidas en al agua;
- v) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo 1) vi).

4) Rabizas flotantes

Las rabizas flotantes prescritas en la regla 10 4):

- i) no formarán cocas;
- ii) tendrán un diámetro de 8 mm por lo menos;
- iii) tendrán una resistencia a la rotura de 5 kN por lo menos.

Regla 28

Aparatos lanzacabos

1) Todo aparato lanzacabos:

- i) podrá lanzar un cabo con precisión aceptable;
- ii) comprenderá por lo menos cuatro cohetes, cada uno de los cuales podrá lanzar el cabo a por lo menos 230 m con buen tiempo;
- iii) comprenderá por lo menos cuatro cabos, cada uno de los cuales tendrá una resistencia a la rotura de por lo menos 2 kN;
- iv) llevará impresas breves instrucciones o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo del aparato lanzacabos.

2) El cohete que se dispare con pistola, o el cohete y su cabo solidario, si ambos constituyen un conjunto, irán dentro de un estuche hidrorresistente. Además, en el caso de un cohete que se dispare con pistola, el cabo y los cohetes, junto con los medios de ignición, irán en un receptáculo que los proteja de la intemperie.

Regla 29

Cohetes lanzabengalas con paracaídas

1) El cohete lanzabengalas con paracaídas:

- i) irá en un estuche hidrorresistente;
- ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;
- iii) tendrá medios integrales de ignición;
- iv) estará proyectado de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche cuando se haga uso del cohete siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

2) Disparado verticalmente, el cohete alcanzará una altura mínima de 300 m. Cuando alcance el punto más alto de su trayectoria o esté cerca de ese punto, lanzará una bengala con paracaídas que:

- i) arderá con un color rojo brillante;
- ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 30 000 cd;
- iii) tendrá un periodo de combustión de al menos 40 s;
- iv) tendrá una velocidad de descenso no superior a 5 m/s;
- v) no dañará el paracaídas ni los enganches de éste mientras esté ardiendo.

Regla 30

Bengalas de mano

1) La bengala de mano:

- i) irá en un estuche hidrorresistente;
- ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;
- iii) tendrá medios autónomos de ignición;
- iv) estará proyectada de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche ni ponga en peligro la embarcación de supervivencia con residuos ardientes o incandescentes cuando se haga uso de la bengala siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

2) La bengala de mano:

- i) arderá con un color rojo brillante;
- ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 15 000 cd;
- iii) tendrá un periodo de combustión de al menos 1 min;
- iv) seguirá ardiendo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 mm durante 10 s.

Regla 31

Señales fumígenas flotantes

1) La señal fumígena flotante:

- i) irá en un estuche hidrorresistente;
- ii) no se inflamará de manera explosiva si se utiliza siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante;

- iii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo.
- 2) La señal fumígena flotante:
- i) emitirá humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 3 min cuando flote en aguas tranquilas;
 - ii) no dará ninguna llama durante el periodo completo en que emita humo;
 - iii) no se anegará en mar encrespada;
 - iv) seguirá emitiendo humo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 mm durante 10 s.

Regla 32

Dispositivos de puesta a flote y de embarco

- 1) Prescripciones generales
- a) Todo dispositivo de puesta a flote, con sus aparejos de arriado y recuperación, estará dispuesto de tal modo que la embarcación de supervivencia o el bote de rescate plenamente equipados que el dispositivo deba maniobrar puedan arriarse con seguridad en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10° y una escora de hasta 20° a una u otra banda:
 - i) con su asignación completa de personas;
 - ii) sin ocupantes en la embarcación de supervivencia o en el bote de rescate.
 - b) El dispositivo de puesta a flote no dependerá de ningún medio que no sea la gravedad o la potencia mecánica acumulada e independiente de las fuentes de energía del buque para poner a flote la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al que preste servicio, hallándose la embarcación o el bote citados tanto completamente cargados y equipados como en rosca.
 - c) El mecanismo de puesta a flote estará dispuesto de modo que una persona pueda accionarlo desde un puesto situado en la cubierta del buque, y desde un puesto situado dentro de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate; la embarcación de supervivencia habrá de ser visible para la persona que haga funcionar el mecanismo de puesta a flote desde la cubierta.
 - d) Todo dispositivo de puesta a flote estará construido de modo que su mantenimiento normal se reduzca al mínimo. Todas las piezas que deba mantener de modo regular la tripulación del buque habrán de ser de acceso y mantenimiento fáciles.

- e) Los frenos del chigre del dispositivo de puesta a flote tendrán la resistencia suficiente para superar:
 - i) una prueba estática con una carga igual a por lo menos 1,5 veces la carga máxima de trabajo; y
 - ii) una prueba dinámica con una carga igual a por lo menos 1,1 veces la carga máxima de trabajo a la velocidad máxima de arriado.
 - f) El dispositivo de puesta a flote y sus accesorios, aparte de los frenos del chigre, tendrán la resistencia suficiente para soportar una carga estática de prueba igual a por lo menos 2,2 veces la carga máxima de trabajo.
 - g) Los elementos estructurales y los motones, tiras, cáncamos, eslabones, piezas de unión y todos los demás accesorios utilizados en relación con el equipo de puesta a flote estarán proyectados por lo menos con un factor de seguridad mínimo basado en la carga máxima de trabajo asignada y en la resistencia a la rotura del material utilizado en la construcción. Se aplicará un factor de seguridad mínimo de 4,5 a todos los elementos estructurales de los pescantes y de los chigres, y un factor de seguridad mínimo de 6 a las tiras, cadenas de suspensión, eslabones y motones.
 - h) Dentro de lo posible, todo dispositivo de puesta a flote conservará su eficacia en condiciones de engelamiento.
 - i) Todo dispositivo de puesta a flote de bote salvavidas habrá de poder recuperar el bote con su tripulación.
 - j) Las características del dispositivo de puesta a flote serán tales que permitan realizar con seguridad el embarco en la embarcación de supervivencia de conformidad con lo prescrito en las reglas 20 4) b) y 17 3) a).
- 2) Dispositivos de puesta a flote con tiras y un chigre
- a) Las tiras serán de cable antigiratorio de acero resistente a la corrosión.
 - b) En el caso de un chigre de tambores múltiples, a menos que haya instalado un dispositivo compensador eficaz, las tiras irán dispuestas de manera que al arriar se desenrollen de los tambores a la misma velocidad y que al izar se arrollen a los mismos uniformemente y a la misma velocidad.
 - c) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate irá provisto de un motor para chigre mecanoaccionado, de una capacidad tal que el bote de rescate pueda ser izado desde el agua con su asignación completa de personas y su equipo.
 - d) Se proveerá un mecanismo eficaz de accionamiento manual para la recuperación de cada embarcación de supervivencia y de cada bote de rescate. Las manivelas o los volantes de accionamiento manual no girarán impulsados por las piezas móviles del chigre cuando se esté arriando o izando a motor la embarcación de supervivencia o el bote de rescate.

- e) Si la retracción de los brazos de los pescantes se efectúa a motor, se instalarán dispositivos de seguridad que corten automáticamente el paso de energía antes de que los brazos de los pescantes alcancen sus topes, para evitar así esfuerzos excesivos en las tiras y los pescantes, a menos que el motor esté proyectado para impedir esos esfuerzos.
- f) La velocidad a que se arríe la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al agua no será inferior a la que se obtenga aplicando la siguiente fórmula:

$$S = 0,4 + 0,02H$$

donde:

S = velocidad de arriado en metros por segundo, y

H = distancia, en metros desde la cabeza del pescante hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo.

- g) La Administración establecerá la velocidad máxima de arriado considerando las características de proyecto de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate, la protección dada a los ocupantes de los mismos contra fuerzas excesivas y la solidez de los medios de puesta a flote, teniendo en cuenta las fuerzas de inercia que se experimentan en una parada de emergencia. Se integrarán en el dispositivo medios que garanticen que no se excede esta velocidad.
- h) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate habrá de poder izar el bote de rescate cargado con su asignación completa de personas y su equipo, a una velocidad mínima de 0,3 m/s.
- i) Todo dispositivo de puesta a flote irá provisto de frenos que puedan detener el descenso de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate y sostenerlos sin riesgos llevando éstos su asignación completa de personas y su equipo; en los casos necesarios las zapatas de los frenos estarán protegidas contra el agua y los hidrocarburos.
- j) Los frenos manuales estarán dispuestos de modo que se apliquen siempre a menos que el operario, o un mecanismo accionado por el operario, mantenga el mando de los frenos en la posición en que éstos no actúan.

3) Puesta a flote por zafa automática

Cuando una embarcación de supervivencia requiera un dispositivo de puesta a flote y además esté proyectada para zafarse automáticamente, deberá soltarse de su lugar de estiba de manera automática.

4) Puesta a flote por caída libre

Además de cumplir las prescripciones aplicables del párrafo 1), todo dispositivo de puesta a flote por caída libre que utilice un plano inclinado cumplirá las siguientes:

- i) estará dispuesto de modo que los ocupantes de la embarcación de supervivencia no experimenten fuerzas excesivas durante la puesta a flote;
- ii) será una estructura rígida con ángulo de inclinación y longitud suficientes para que la embarcación de supervivencia quede efectivamente clara del buque;
- iii) estará eficazmente protegido contra la corrosión y construido de modo que durante la puesta a flote de la embarcación de supervivencia no se produzcan chispas, por rozamiento o choque, que puedan originar incendios.

5) Puesta a flote y embarco por rampa de evacuación

Además de cumplir las prescripciones aplicables del párrafo 1), todo dispositivo de puesta a flote por rampa de evacuación cumplirá las siguientes:

- i) bastará con una persona para armar la rampa de evacuación en el puesto de embarco;
- ii) se podrá hacer uso de la rampa de evacuación con vientos fuertes y mar encrespada.

6) Dispositivos de puesta a flote de balsas salvavidas

Todo dispositivo de puesta a flote de balsas salvavidas cumplirá las prescripciones de los párrafos 1) y 2), salvo por lo que respecta a la utilización de la gravedad para echar fuera el dispositivo, el embarco en la posición de estiba y la recuperación de la balsa salvavidas cargada. El dispositivo de puesta a flote estará dispuesto de modo que impida el desenganche prematuro de la balsa durante el arriado y que, cuando ésta esté a flote, la suelte automáticamente.

7) Escalas de embarco

- a) Se proveerán pasamanos para el paso sin riesgos desde la cubierta hasta el extremo superior de la escala y viceversa.
- b) Los peldaños de la escala:
 - i) serán de madera dura, sin nudos ni irregularidades de otro tipo, bien lisa y que carezca de aristas vivas y astillas, o de un material adecuado de características equivalentes;
 - ii) tendrán una superficie antideslizante, conseguida mediante estrías longitudinales o aplicando un revestimiento antideslizante aprobado;

- iii) tendrán como mínimo una longitud de 480 mm, una anchura de 115 mm y un espesor de 25 mm, excluyendo las superficies o revestimientos antideslizantes utilizados;
 - iv) estarán colocados a intervalos iguales de 300 mm como mínimo y de 380 mm como máximo, y sujetos de modo que permanezcan horizontales.
- c) Los cabos laterales de la escala consistirán en dos cordones de abacá sin forro, de una mena no inferior a 65 mm, en cada lado. Cada uno de los cabos será continuo, sin uniones, a partir del peldaño superior. Se podrán utilizar otros materiales a condición de que las dimensiones, resistencia a la rotura, características de intemperización y alargamiento, y posibilidades de asimiento que ofrezcan, sean por lo menos equivalentes a las del cabo de abacá. Todos los extremos de los cabos irán sujetos de modo que no se puedan descolchar.

CAPÍTULO VIII

CONSIGNAS PARA CASOS DE EMERGENCIA, LLAMADAS Y EJERCICIOS PERIÓDICOS

Regla 1

Ámbito de aplicación

Las reglas del presente capítulo son aplicables a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 m.

Regla 2

Sistema de alarma general de emergencia, cuadro de obligaciones e instrucciones de emergencia

- 1) El sistema de alarma general de emergencia podrá dar la señal de alarma general de emergencia, constituida por siete o más pitadas cortas, seguidas de una pitada larga, del pito o la sirena del buque, y además por la señal que dé un timbre o un claxon eléctricos u otro sistema de alarma equivalente, alimentados por la fuente principal de energía eléctrica del buque y la de emergencia que prescribe la regla IV/17.
- 2) Todos los buques dispondrán de instrucciones claras respecto de cada tripulante, que deberán seguirse en caso de emergencia.
- 3) El cuadro de obligaciones se exhibirá en diversas partes del buque y, en particular, en la caseta de gobierno, en la cámara de máquinas y en los alojamientos de la tripulación e incluirá la información señalada en los siguientes párrafos.
- 4) En el cuadro de obligaciones se especificarán pormenores relativos a la señal de alarma general de emergencia prescrita en el párrafo 1), así como las medidas que la tripulación debe tomar cuando suene esa señal. En el cuadro de obligaciones se especificará asimismo el modo en que se dará la orden de abandonar el buque.

- 5) En el cuadro de obligaciones constarán los cometidos de los diversos tripulantes, incluidos:
- a) el cierre de las puertas estancas, puertas contra incendios, válvulas, imbornales, portillos, lumbreras, portillos de luz y otras aberturas análogas del buque;
 - b) la colocación de equipo en las embarcaciones de supervivencia y demás dispositivos de salvamento;
 - c) la preparación y la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia;
 - d) la preparación general de los otros dispositivos de salvamento;
 - e) el empleo del equipo de comunicaciones; y
 - f) la composición de las cuadrillas de lucha contra incendios.
- 6) En buques de eslora inferior a 45 m, la Administración podrá permitir una atenuación del rigor de lo prescrito en el párrafo 5) si estima que, dado el reducido número de tripulantes, no se necesita un cuadro de obligaciones.
- 7) En el cuadro de obligaciones se especificará cuáles son los oficiales designados para hacer que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se conserven en buen estado y estén listos para su utilización inmediata.
- 8) En el cuadro de obligaciones se especificarán los sustitutos de las personas clave susceptibles de quedar incapacitadas, teniendo en cuenta que distintas situaciones de emergencia pueden exigir actuaciones distintas.
- 9) El cuadro de obligaciones se preparará antes de que el buque se haga a la mar. Si, una vez preparado el cuadro de obligaciones, se produce algún cambio en la tripulación que obligue a modificarlo, el patrón lo revisará o preparará uno nuevo.

Regla 3

Formación y ejercicios para el abandono del buque

- 1) Llamadas y ejercicios periódicos
- a) Cada uno de los tripulantes participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 m la Administración podrá modificar esta prescripción, a condición de que como mínimo cada tres meses se realice un ejercicio de abandono del buque y uno de lucha contra incendios. Los ejercicios de la tripulación se realizarán en las 24 h siguientes a la salida de un puerto si más del 25 % de los tripulantes no ha participado en ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios a bordo del buque de que se trate durante el mes anterior. Para las clases de buques en que esto resulte imposible, la Administración podrá aceptar procedimientos que sean al menos equivalentes.

- b) Cada ejercicio de abandono del buque comprenderá:
- i) la convocación de la tripulación a los puestos de reunión por medio del sistema de alarma general y la comprobación de que quedan enterados de lo relativo a la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones;
 - ii) la presentación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones;
 - iii) la comprobación de que la tripulación lleva indumentaria adecuada;
 - iv) la comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas;
 - v) el arriado al menos de un bote salvavidas tras los preparativos necesarios para la puesta a flote;
 - vi) las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas;
 - vii) el accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas.
- c) Cada ejercicio de lucha contra incendios comprenderá:
- i) la presentación en los puestos pertinentes y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones para caso de incendio;
 - ii) la puesta en marcha de una bomba contra incendios utilizando por lo menos los dos chorros de agua prescritos de modo que se vea que el sistema se encuentra en perfecto estado de funcionamiento;
 - iii) la comprobación del equipo de bombero y del resto del equipo individual de salvamento;
 - iv) la comprobación del equipo de comunicaciones pertinente;
 - v) la comprobación del funcionamiento de las puertas estancas, las puertas contra incendios, válvulas de mariposa contra incendios y los medios de evacuación; y
 - vi) la comprobación de los procedimientos necesarios para el abandono del buque.
- d) Dentro de lo posible se arriarán, de conformidad con lo prescrito en el apartado 1) b) v), botes salvavidas distintos en ejercicios sucesivos.
- e) Los ejercicios se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.

- f) Cada uno de los botes salvavidas, llevando a bordo la dotación que tenga asignada, se pondrá a flote y maniobrá en el agua por lo menos una vez cada 3 meses durante la realización de un ejercicio de abandono del buque.
 - g) En la medida de lo razonable y posible, los botes de rescate que no sean botes salvavidas también utilizados como botes de rescate se pondrán a flote todos los meses llevando a bordo la dotación que tengan asignada y se maniobrarán en el agua. En todo caso se dará cumplimiento a esta prescripción al menos una vez cada 3 meses.
 - h) Si los ejercicios de puesta a flote de los botes salvavidas y botes de rescate se efectúan llevando el buque arrancada avante, se hará esto, por los peligros que entraña, sólo en aguas abrigadas y bajo la supervisión de un oficial que tenga experiencia en tales ejercicios.⁴³
 - i) En todo ejercicio de abandono del buque se probará el alumbrado de emergencia necesario para realizar las reuniones y el abandono.
 - j) Los ejercicios podrán adaptarse al equipo pertinente exigido por las presentes reglas. No obstante, si el equipo se lleva con carácter voluntario, se usará en los ejercicios y éstos se adaptarán en consecuencia.
- 2) Formación e instrucciones impartidas a bordo
- a) A todo nuevo tripulante se le dará formación a bordo lo antes posible, y a más tardar 2 semanas después de su incorporación al buque, respecto de la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de supervivencia. No obstante, si el tripulante se halla adscrito al buque en comisión de servicio según un programa de turnos regulares, recibirá esa formación a más tardar 2 semanas después de la fecha en que por primera vez se incorporó al buque.
 - b) Las instrucciones para la utilización de los dispositivos de salvamento que lleve el buque y la supervivencia en el mar se darán a los mismos intervalos que los fijados para los ejercicios periódicos. Podrán darse instrucciones por separado acerca de diferentes partes del sistema constituido por tales dispositivos, pero cada 2 meses habrá que haber abarcado todos los dispositivos y el equipo de salvamento que lleve el buque. Todo tripulante recibirá instrucciones entre las que figurarán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:
 - i) el manejo y la utilización de las balsas salvavidas inflables del buque, incluidas las precauciones que hay que tomar con los zapatos de clavos y otros objetos puntiagudos;
 - ii) los problemas planteados por la hipotermia, el tratamiento de primeros auxilios indicado en casos de hipotermia y otros procedimientos apropiados de administración de primeros auxilios; y

⁴³ Véanse las Directrices para la formación en la puesta a flote de botes salvavidas y botes de rescate llevando el buque arrancada avante respecto al agua, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.624(15).

- iii) las instrucciones especiales necesarias para utilizar los dispositivos de salvamento que lleve el buque con mal tiempo y mala mar.
- c) A intervalos que no excedan de 4 meses se impartirá formación en la utilización de balsas salvavidas de pescante a bordo de todo buque provisto de tales dispositivos. Siempre que sea posible, esto comprenderá el inflado y el arriado de una balsa salvavidas. Esta podrá ser una balsa especial, destinada únicamente a la formación, que no forme parte del equipo de salvamento del buque; dicha balsa especial habrá de estar claramente marcada.

3) Anotaciones

Se anotarán en el diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en que se efectúen las llamadas y pormenores de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios, de los ejercicios con otros dispositivos de salvamento y de la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectúa en su totalidad una llamada, un ejercicio o una sesión de formación, se hará constar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias que concurrieron y el alcance de la llamada, el ejercicio o la sesión de formación que se llevó a cabo.

4) Manual de formación

- a) En cada comedor y en cada sala de juegos y pasatiempos o en cada camarote de la tripulación, habrá un manual de formación. En el manual de formación, que podrá comprender varios volúmenes, deberán figurar, expuestas en términos sencillos y con ilustraciones en todos los casos posibles, instrucciones e información sobre los dispositivos de salvamento de que el buque vaya provisto, y los mejores métodos de supervivencia. Cualquier parte de esa información podrá ofrecerse en forma de medios audiovisuales en lugar de hacerla figurar en el manual. Habrá explicaciones detalladas sobre los puntos siguientes:
- i) cómo ponerse los chalecos salvavidas y los trajes de inmersión, según proceda;
 - ii) reunión en los puestos asignados;
 - iii) cómo embarcar en las embarcaciones de supervivencia y en los botes de rescate, ponerlos a flote y abrirlos del costado del buque;
 - iv) método de puesta a flote desde el interior de la embarcación de supervivencia;
 - v) suelta desde los dispositivos de puesta a flote;
 - vi) métodos de protección y empleo de dispositivos de protección en las zonas de puesta a flote, según proceda;
 - vii) iluminación en las zonas de puesta a flote;
 - viii) empleo de todo el equipo de supervivencia;

- ix) empleo de todo el equipo de detección;
 - x) con la ayuda de ilustraciones, empleo de los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
 - xi) empleo de anclas flotantes;
 - xii) empleo del motor y sus accesorios;
 - xiii) recuperación de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate, y estiba y sujeción de los mismos;
 - xiv) peligros de la exposición a la intemperie y necesidad de llevar prendas de abrigo;
 - xv) mejor utilización posible, a fin de sobrevivir, de los medios provistos en las embarcaciones de supervivencia;⁴⁴
 - xvi) métodos de rescate, incluidos el uso de equipo de salvamento para helicópteros (eslingas, cestos, camillas), los pantalones salvavidas y aparatos de salvamento en tierra y el aparato lanzacabos del buque;
 - xvii) todas las demás funciones que consten en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia; y
 - xviii) instrucciones para la reparación de los dispositivos de salvamento en casos de emergencia.
- b) En los buques de menos de 45 m de eslora, la Administración podrá atenuar la rigurosidad de lo prescrito en el apartado a). No obstante, se llevará a bordo la información sobre seguridad pertinente.

Regla 4

Adiestramiento para casos de emergencia

La Administración tomará las medidas que considere necesarias para asegurar el adiestramiento de la tripulación que permita a ésta desempeñar sus obligaciones en caso de emergencia. Tal adiestramiento comprenderá, según proceda:

- a) tipos de emergencias que puedan producirse, tales como abordajes, incendio y hundimiento;
- b) tipos de dispositivos de salvamento normalmente llevados en los buques;
- c) necesidad de observar los principios de supervivencia;
- d) importancia de la formación y de los ejercicios de adiestramiento;

⁴⁴ Véanse las Instrucciones relativas a las medidas que procede tomar en las embarcaciones de supervivencia, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.657(16).

- e) necesidad de estar preparado para cualquier emergencia y de ser siempre consciente de:
 - i) la información que figure en el cuadro de obligaciones, en particular:
 - las funciones concretas de cada uno de los tripulantes en cualquier emergencia;
 - el puesto de embarcaciones de supervivencia que corresponda a cada tripulante; y
 - las señales de llamada a los tripulantes a sus respectivos puestos de embarcaciones de supervivencia o de equipo contra incendios;
 - ii) ubicación del chaleco salvavidas de cada tripulante y de los de respeto;
 - iii) ubicación de los mandos de alarma contra incendios;
 - iv) medios de evacuación;
 - v) consecuencias del pánico;
- f) medidas procedentes en caso de rescate, por medio de helicópteros, de personas que se hallen en buques o embarcaciones de supervivencia;
- g) medidas procedentes cuando se convoque a los puestos de embarcación de supervivencia, tales como:
 - i) ponerse indumentaria adecuada;
 - ii) ponerse el chaleco salvavidas; y
 - iii) recoger protección adicional, como mantas, si el tiempo lo permite;
- h) medidas procedentes cuando haya que abandonar el buque, entre ellas:
 - i) cómo subir a una embarcación de supervivencia desde el buque y desde el agua; y
 - ii) cómo saltar al mar desde cierta altura y reducir el riesgo de sufrir lesiones al entrar en el agua;
- i) medidas que procede adoptar en el agua, entre ellas:
 - i) cómo sobrevivir:
 - en un incendio o con hidrocarburos en el agua;
 - frente al frío; y
 - en aguas infestadas de tiburones;
 - ii) cómo adrizar una embarcación de supervivencia que está en posición invertida;

- j) medidas procedentes a bordo de una embarcación de supervivencia, tales como:
 - i) alejar rápidamente la embarcación de supervivencia del buque;
 - ii) la manera de protegerse contra frío o calor extremos;
 - iii) empleo de anclas flotantes;
 - iv) apostar vigías;
 - v) salvamento y cuidado de supervivientes;
 - vi) cómo ayudar a ser localizado por otros;
 - vii) comprobar el equipo disponible en la embarcación de supervivencia y su uso correcto; y
 - viii) permanecer, en la medida de lo posible, en las proximidades del naufragio;

- k) los principales riesgos para los supervivientes y los principios generales de supervivencia, entre ellos:
 - i) precauciones que procede adoptar en climas fríos;
 - ii) precauciones que procede adoptar en climas tropicales;
 - iii) exposición al sol, el viento, la lluvia y el mar;
 - iv) importancia de usar indumentaria apropiada;
 - v) medidas de protección en las embarcaciones de supervivencia;
 - vi) efectos de la inmersión en el agua y de la hipotermia;
 - vii) importancia de conservar los líquidos del cuerpo;
 - viii) protección contra el mareo;
 - ix) uso debido del agua potable y los alimentos;
 - x) efectos de la ingestión de agua de mar;
 - xi) medios disponibles para ayudar a ser localizado por otros; y
 - xii) importancia de conservar la moral.

- l) medidas que procede adoptar respecto de la lucha contra incendios:
 - i) empleo de mangueras contra incendios con distintas lanzas;
 - ii) empleo de extintores;
 - iii) conocimiento del emplazamiento de las puertas contra incendios; y
 - iv) empleo de aparatos respiratorios.

CAPÍTULO IX
RADIOCOMUNICACIONES
PARTE A
ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Regla 1

Ámbito de aplicación

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 m. No obstante, la Administración podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si esta fecha es posterior.

- 2) Ninguna disposición del presente capítulo impedirá que cualquier buque, embarcación de supervivencia o persona en peligro emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su posición y obtener ayuda. Independientemente de lo dispuesto en el párrafo 1), la Administración podrá permitir que continúe utilizándose el sistema de radiocomunicaciones existente a bordo de buques pesqueros siempre que, a juicio suyo, dicho arreglo sea equivalente a las prescripciones del presente capítulo.

Regla 2

Expresiones y definiciones

- 1) A los efectos del presente capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna:
 - a) *Comunicaciones de puente a puente* son las comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre los buques desde los puestos desde los que se gobiernan normalmente éstos.

 - b) *Escucha continua* significa que la escucha radioeléctrica de que se trate no se interrumpirá salvo durante los breves intervalos en que la capacidad de recepción del buque esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicos.

 - c) *Llamada selectiva digital (LSD)* es la técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

 - d) *Telegrafía de impresión directa* son las técnicas telegráficas automatizadas que cumplen las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

 - e) *Radiocomunicaciones generales* es el tráfico operacional y de correspondencia pública, distinto del de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.

- f) *INMARSAT* es la organización establecida mediante el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) adoptado el 3 de septiembre de 1976.
- g) *Servicio NAVTEX internacional* es la coordinación de la transmisión y recepción automática en 518 kHz de información sobre seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha utilizando el idioma inglés.⁴⁵
- h) *Localización* es la determinación de la situación de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitados de socorro.
- i) *Información sobre seguridad marítima* significa los radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a los buques.
- j) *Servicio de satélites de órbita polar* es un servicio que está basado en satélites de órbita polar, mediante el que se reciben y retransmiten alertas de socorro procedentes de RLS por satélite y se determina la situación de éstas.
- k) *Reglamento de Radiocomunicaciones* es el Reglamento de Radiocomunicaciones anejo o que se considere anejo al más reciente Convenio internacional de telecomunicaciones que esté en vigor en el momento de que se trate.
- l) *Zona marítima A1* es una zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de llamada selectiva digital (LSD) y cuya extensión está delimitada por una Parte.⁴⁶
- m) *Zona marítima A2* es una zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por una Parte.⁴⁶
- n) *Zona marítima A3* es una zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geostacionario de INMARSAT, en la que se dispondrá continuamente del alerta.
- o) *Zona marítima A4* es cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

2) Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén definidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones tendrán el significado que se les da en dicho Reglamento.

⁴⁵ Véase el Manual NAVTEX, aprobado por la Organización (publicación IMO-953S).

⁴⁶ Véase la resolución A.801(19): "Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", adoptada por la Organización y enmendada mediante la resolución MSC.199(80).

Regla 3

Exenciones

- 1) Las Partes en el Protocolo estiman sumamente deseable no apartarse de las prescripciones del presente capítulo; sin embargo, la Administración podrá conceder a determinados buques exenciones de carácter parcial o condicional respecto de lo prescrito en las reglas 6 a 10 y 14 7), siempre que:
 - a) tales buques cumplan las prescripciones funcionales de la regla 4; y
 - b) la Administración haya tenido en cuenta el efecto que tales exenciones puedan tener sobre la eficacia general del servicio de socorro por lo que respecta a la seguridad de todos los buques.
- 2) Solamente se concederá una exención en virtud del párrafo 1):
 - a) si las condiciones que afecten a la seguridad son tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de las reglas 6 a 10 y 14 7); o
 - b) en circunstancias excepcionales, si se trata de un viaje aislado que el buque efectúa fuera de la zona o zonas marítimas para las que esté equipado; o bien
 - c) cuando el buque vaya a ser retirado del servicio de forma permanente en un plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo, o el 1 de febrero de 1999, si esta fecha es posterior, por lo que respecta a la aplicación de las prescripciones del presente capítulo.
- 3) Cada Administración remitirá a la Organización, lo antes posible a partir del 1 de enero de cada año, un informe que indique todas las exenciones concedidas en virtud de los párrafos 1) y 2) durante el año civil precedente y las razones por las que fueron concedidas.

Regla 4

Prescripciones funcionales

Todo buque, mientras esté en la mar, podrá:

- a) con la salvedad de lo dispuesto en las reglas 7 1) a) y 9 1) d) iii), transmitir los alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente;
- b) recibir alertas de socorro costera-buque;
- c) transmitir y recibir alertas de socorro buque-buque;
- d) transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento;
- e) transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro;
- f) transmitir y, en la forma prescrita por la regla X/3 6), recibir señales para fines de localización;⁴⁷

⁴⁷ Véase la resolución A.614(15): "Emplazamiento a bordo de un radar que funcione en la banda de 9 300-9 500 MHz", adoptada por la Organización.

- g) transmitir y recibir⁴⁸ información sobre seguridad marítima;
- h) transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlas desde éstos, a reserva de lo dispuesto en la regla 14 8); y
- i) transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente.

PARTE B EQUIPO PRESCRITO PARA LOS BUQUES

Regla 5

Instalaciones radioeléctricas

- 1) Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en la regla 4 durante el viaje proyectado y que, salvo que esté exento en virtud de la regla 3, cumplan lo prescrito en la regla 6 y en una de las reglas 7, 8, 9 ó 10, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.
- 2) Toda instalación radioeléctrica estará:
 - a) situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar su buen funcionamiento, y que garantice compatibilidad electromagnética y evitación de interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas;
 - b) situada de modo que garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operativa;
 - c) protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables;
 - d) provista de un alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos destinados a operar con la instalación radioeléctrica; y
 - e) claramente marcada con el distintivo de llamada, la identidad de la estación de buque y otras claves, según sea aplicable para la utilización de la estación radioeléctrica.
- 3) El mando de control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas destinados a la seguridad de la navegación estará en el puente de navegación y al alcance del puesto de derrota y, si fuera necesario, se dispondrán también los medios que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. Para cumplir esta prescripción se podrá utilizar equipo portátil de ondas métricas.

⁴⁸ Cabe señalar que los buques pueden necesitar recibir información sobre seguridad marítima mientras están en un puerto.

Regla 6

Equipo radioeléctrico – Generalidades

- 1) A reserva de lo dispuesto en la regla 9 4), todo buque llevará:
 - a) una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir:
 - i) mediante LSD en la frecuencia de 156,525 MHz (canal 70). Se deberá poder iniciar la transmisión de los alertas de socorro en el canal 70 en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque; y
 - ii) mediante radiotelefonía en las frecuencias de 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) y 156,800 MHz (canal 16);
 - b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en el canal 70 de la banda de ondas métricas, la cual podrá hallarse separada o combinada con el equipo prescrito en el apartado a) i);
 - c) un respondedor de radar que pueda funcionar en la banda de 9 GHz, el cual:
 - i) irá estibado de modo que se pueda utilizar fácilmente; y
 - ii) podrá ser uno de los prescritos en la regla VII/14 para una embarcación de supervivencia;
 - d) un receptor que pueda recibir las transmisiones del servicio NAVTEX internacional si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna zona en la que se preste el servicio NAVTEX internacional;
 - e) una instalación radioeléctrica para la recepción de información sobre seguridad marítima por el sistema de llamada intensificada a grupos de INMARSAT, si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna de las zonas cubiertas por INMARSAT pero en la cual no esté provisto un servicio NAVTEX internacional. No obstante, los buques dedicados exclusivamente a efectuar viajes en zonas en las que se preste el servicio de información sobre seguridad marítima por telegrafía de impresión directa en ondas decamétricas y que lleven instalado equipo capaz de recibir tal servicio, podrán quedar exentos de esta prescripción;⁴⁹
 - f) a reserva de lo dispuesto en la regla 7 3), una radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite)⁵⁰ que:
 - i) tenga capacidad para transmitir un alerta de socorro, ya sea a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de 406 MHz, o bien, si el buque se dedica únicamente a viajes dentro del ámbito de cobertura de INMARSAT, a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT que trabaja en la banda de 1,6 GHz;⁵¹

⁴⁹ Véase la resolución A.705(17): "Difusión de información sobre seguridad marítima", adoptada por la Organización y enmendada por la circular MSC.1/Circ.1287.

⁵⁰ Véase la resolución A.616(15): "Capacidad de radiorrecalada para fines de búsqueda y salvamento", adoptada por la Organización.

⁵¹ Si se dispone de las pertinentes instalaciones receptoras y de tratamiento en tierra para cada una de las regiones oceánicas cubiertas por satélites de Inmarsat.

- ii) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;
- iii) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;
- iv) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuando esté a flote; y
- v) pueda ser activada manualmente.

2) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de seguridad marítima de la Organización, todo buque estará equipado además con un receptor radioeléctrico que pueda mantener un servicio de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2 182 kHz.

3) Hasta el 1 de febrero de 1999, si el Protocolo entra en vigor antes de esta fecha, todo buque, a menos que esté dedicado a efectuar viajes en zonas marítimas A1 exclusivamente, estará equipado con un dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma en la frecuencia de 2 182 kHz.

4) La Administración podrá eximir a los buques construidos el 1 de febrero de 1997, o posteriormente, del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 2) y 3).

Regla 7

Equipo radioeléctrico – Zona marítima A1

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe exclusivamente viajes en zonas marítimas A1 estará provisto de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, y que funcione:

- a) en ondas métricas utilizando LSD; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS prescrita en el párrafo 3), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
- b) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
- c) si el buque efectúa viajes en el ámbito de cobertura de estaciones costeras de ondas hectométricas equipadas con LSD, en estas ondas utilizando LSD; o
- d) en ondas decamétricas utilizando LSD; o

- e) a través del sistema de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante:
 - i) una estación terrena de buque de INMARSAT;⁵² o
 - ii) la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo.
- 2) La instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla 6 1) a) podrá también transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía.
- 3) Los buques que efectúen exclusivamente viajes en zonas marítimas A1 podrán llevar, en vez de la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), una RLS que:
- a) pueda transmitir el alerta de socorro utilizando LSD en el canal 70 de ondas métricas y permita ser localizada mediante un respondedor de radar que trabaje en la banda de 9 GHz;
 - b) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;
 - c) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;
 - d) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuanto esté a flote; y
 - e) pueda ser activada manualmente.

Regla 8

Equipo radioeléctrico – Zonas marítimas A1 y A2

- 1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1, pero que permanezca en las zonas marítimas A2, llevará:
- a) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:
 - i) 2 187,5 kHz utilizando LSD; y
 - ii) 2 182 kHz utilizando radiotelefonía;
 - b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 kHz, instalación que podrá estar separada de la prescrita en el apartado 1) a) i) o combinada con ella; y

⁵² Para el cumplimiento de esta prescripción se pueden utilizar estaciones terrenas de buque de Inmarsat aptas para las comunicaciones bidireccionales tales como las estaciones terrenas de buque Fleet-77 (resoluciones A.808(19) y MSC.130(75)) o Inmarsat-C (resolución A.807(19), enmendada). A menos que se indique otra cosa, la presente nota se aplica a todas las estaciones terrenas de buque de Inmarsat prescritas en este capítulo.

- c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas hectométricas y que trabajen:
- i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
 - ii) en ondas decamétricas utilizando LSD; o
 - iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de INMARSAT o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo.
- 2) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los párrafos 1) a) y 1) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.
- 3) Además, el buque deberá poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante:
- a) una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo en las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz o entre 4 000 kHz y 27 000 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el párrafo 1 a); o
 - b) una estación terrena de buque de INMARSAT.
- 4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos con anterioridad al 1 de febrero de 1997 que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 9

Equipo radioeléctrico – Zonas marítimas A1, A2 y A3

- 1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1 y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple las prescripciones del párrafo 2), llevará:
- a) una estación terrena de buque de INMARSAT que pueda:
 - i) transmitir y recibir comunicaciones de socorro y seguridad utilizando telegrafía de impresión directa;
 - ii) iniciar y recibir llamadas prioritarias de socorro;

- iii) mantener un servicio de escucha para los alertas de socorro costera-buque, incluidos los dirigidos a zonas geográficas específicamente definidas;
 - iv) transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa; y
 - b) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:
 - i) 2 187,5 kHz utilizando LSD; y
 - ii) 2 182 kHz utilizando radiotelefonía; y
 - c) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 kHz, instalación que puede estar separada de la prescrita en el subpárrafo b) i) o combinada con ella; y
 - d) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que trabaje:
 - i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; o
 - ii) en ondas decamétricas utilizando LSD; o
 - iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT, mediante una estación terrena de buque adicional o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo.
- 2) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1 y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple las prescripciones del párrafo 1), llevará:
- a) una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en todas las frecuencias de socorro y seguridad de las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz utilizando:
 - i) llamada selectiva digital;
 - ii) radiotelefonía; y
 - iii) telegrafía de impresión directa; y
 - b) equipo que permita mantener un servicio de escucha de LSD en las frecuencias de 2 187,5 kHz, 8 414,5 kHz y por lo menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad de LSD de 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz o 1 6804,5 kHz; en todo momento podrá elegirse cualquiera de estas frecuencias de socorro y seguridad de LSD. Este equipo podrá estar separado del prescrito en el apartado a) o combinado con él; y

- c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas decamétricas y que trabaje:
 - i) a través del sistema de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
 - ii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de INMARSAT o la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; y
- d) además, los buques deberán poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que opere en las frecuencias de trabajo de las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el subpárrafo a).

3) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los apartados 1) a), 1) b), 1) d), 2) a) y 2) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos antes del 1 de febrero de 1997 y dedicados exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 y A3 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 10

Equipo radioeléctrico – Zonas marítimas A1, A2, A3 y A4

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, los buques que efectúen viajes en todas las zonas marítimas llevarán las instalaciones y el equipo radioeléctricos prescritos en la regla 9 2), con la salvedad de que el equipo prescrito en la regla 9 2) c) ii) no se aceptará en sustitución del prescrito en la regla 9 2) c) i), del que siempre deberán ir provistos. Además, los buques que efectúen viajes por todas las zonas marítimas cumplirán lo prescrito en la regla 9 3).

2) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos antes del 1 de febrero de 1997 que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2, A3 y A4 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 11

Servicios de escucha

- 1) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua:
 - a) en el canal 70 de LSD de ondas métricas si el buque, de conformidad con la regla 6 1) b), está equipado con una instalación de ondas métricas;
 - b) en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD de 2 187,5 kHz si el buque, de conformidad con las reglas 8 1) b) o 9 1) c), está equipado con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas;
 - c) en las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 2 187,5 kHz y 8 414,5 kHz, y también al menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ó 16 804,5 kHz que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica del buque, si éste, de conformidad con las prescripciones de las reglas 9 2) b) o 10 1), está equipado con una instalación de ondas hectométricas/decamétricas. Esta escucha se podrá mantener mediante un receptor de exploración; y
 - d) de la señal de alerta de socorro costera-buque por satélite si, de conformidad con las prescripciones de la regla 9 1) a), el buque está equipado con una estación terrena de buque de INMARSAT.
- 2) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de información sobre seguridad marítima en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando el buque.
- 3) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de seguridad marítima de la Organización, todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá, cuando sea posible, una escucha continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que normalmente se gobierne el buque.
- 4) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de seguridad marítima de la Organización, todo buque para el que se prescriba llevar un receptor de escucha radiotelefónica, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2 182 kHz. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 12

Fuentes de energía

- 1) Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.
- 2) Todo buque irá provisto de una fuente o fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, a fin de poder mantener las radiocomunicaciones de socorro y seguridad en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque. La fuente o fuentes de energía de reserva tendrán capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación radioeléctrica de ondas métricas del buque

prescrita en la regla 6 1) a) y, según la zona o zonas marítimas para las que esté equipado el buque, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla 8 1) a), la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en las reglas 9 2) a) o 10 1) o la estación terrena de buque de INMARSAT prescrita en la regla 9 1) a) y cualquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en los párrafos 4), 5) y 8), al menos durante un periodo de:

- a) en los buques nuevos;
 - i) 3 h; o
 - ii) 1 h, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas, y tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de 6 h;
- b) en los buques existentes:
 - i) 6 h, si no van provistos de la fuente de energía eléctrica de emergencia o ésta no cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas;⁵³ o
 - ii) 3 h, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; o
 - iii) 1 h, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de instalaciones radioeléctricas, y tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de 6 h.

La fuente o fuentes de energía de reserva no tendrán que alimentar independientemente al mismo tiempo a las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y hectométricas.

3) La fuente o fuentes de energía de reserva serán independientes de las de la potencia propulsora y el sistema eléctrico del buque.

4) Cuando, además de la instalación radioeléctrica de ondas métricas, se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva dos o más de las otras instalaciones radioeléctricas citadas en el párrafo 2), dichas fuentes tendrán capacidad para alimentar simultáneamente durante el periodo especificado en el párrafo 2) a) ó 2) b), según el caso, la instalación radioeléctrica de ondas métricas y:

- a) todas las demás instalaciones radioeléctricas que se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva al mismo tiempo; o

⁵³ A modo de orientación se recomienda la siguiente fórmula para determinar la carga eléctrica que habrá de suministrar la fuente de energía de reserva a cada instalación radioeléctrica que se precise para las radiocomunicaciones de socorro: la mitad del consumo de corriente necesario para la transmisión + el consumo de corriente necesario para la recepción + el consumo de corriente de cualquier carga adicional.

- b) aquella instalación radioeléctrica que consuma más energía, si sólo se puede conectar una de las otras instalaciones radioeléctricas a la fuente o fuentes de energía de reserva a la vez que la instalación radioeléctrica de ondas métricas.
- 5) La fuente o fuentes de energía de reserva se podrán utilizar para alimentar el alumbrado eléctrico prescrito en la regla 5 2) d).
- 6) Cuando una fuente de energía de reserva esté constituida por una o varias baterías de acumuladores recargables:
- a) se dispondrá de medios para cargar automáticamente dichas baterías, capaces de recargarlas de acuerdo con las prescripciones relativas a capacidad mínima en un intervalo de 10 h; y
 - b) se comprobará la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado,⁵⁴ a intervalos que no excedan de 12 meses, cuando el buque no esté en la mar.
- 7) El emplazamiento y la instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva serán tales que:
- a) deparen el mejor servicio posible;
 - b) sean de una duración razonable;
 - c) sean de una seguridad razonable;
 - d) las temperaturas de las baterías se mantengan dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto si están sometidas a carga como si no están trabajando; y
 - e) cuando estén plenamente cargadas, basten para proporcionar por lo menos el mínimo de horas de trabajo prescrito en todas las condiciones meteorológicas.
- 8) Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de los aparatos náuticos o de otros equipos del buque a una instalación radioeléctrica prescrita en el presente capítulo a fin de garantizar su funcionamiento adecuado, se proveerán medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque.

⁵⁴ Un método para comprobar la capacidad de una batería de acumuladores consiste en descargar y recargar completamente la batería, utilizando para ello la corriente normal de servicio durante un tiempo normal de funcionamiento (por ej., 10 h). Se pueden efectuar comprobaciones del estado de carga de la batería en cualquier momento, pero cuando el buque se encuentre en el mar, éstas se realizarán sin que la batería sufra una descarga importante.

Regla 13

Normas de funcionamiento

1) Todo el equipo que se instale de conformidad con el presente capítulo será de un tipo aprobado por la Administración. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) siguiente, dicho equipo se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la Organización.⁵⁵

⁵⁵

Véanse las siguientes resoluciones, adoptadas por la Asamblea de la Organización:

- .1 Resolución A.525(13): "Normas de rendimiento del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radioavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques";
- .2 Resolución A.694(17): "Recomendación sobre prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)";
- .3 Resolución A.808(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque aptas para comunicaciones bidireccionales", resolución A.570(14): "Homologación de estaciones terrenas de buque", y resolución MSC.130(75): "Normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque de Inmarsat aptas para comunicaciones bidireccionales".
- .4 Resolución A.803(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de ondas métricas de a bordo aptas para comunicaciones telefónicas y llamada selectiva digital", enmendada, y resolución MSC.68(68), anexo 1;
- .5 Resolución A.804(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de ondas hectométricas de a bordo aptas para comunicaciones telefónicas y llamada selectiva digital", enmendada, y resolución MSC.68(68), anexo 2;
- .6 Resolución A.806(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de ondas hectométricas/decamétricas de a bordo aptas para comunicaciones telefónicas, impresión directa de banda estrecha y llamada selectiva digital", enmendada, y resolución MSC.68(68), anexo 3;
- .7 Resolución A.810(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite autozafables de 406 MHz", y la resolución MSC.120(74): "Adopción de enmiendas a las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite autozafables de 406 MHz" (resolución A.810(19)) (véase también la resolución A.696(17): "Homologación de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite que funcionen en el sistema Cospas-Sarsat");
- .8 Resolución A.802(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento";
- .9 Resolución A.805(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros de ondas métricas autozafables";
- .10 Resolución A.807(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque de Inmarsat-C aptas para transmitir y recibir comunicaciones de impresión directa", enmendada, y resolución MSC.68(68), anexo 3, y resolución A.570(14): "Homologación de estaciones terrenas de buque";
- .11 Resolución MSC.306(87): "Normas de funcionamiento revisadas del equipo de llamada intensificada a grupos (LIG)";
- .12 Resolución A.662(16): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de los medios de zafada y activación del equipo radioeléctrico de emergencia";
- .13 Resolución A.699(17): "Norma de funcionamiento del sistema para la difusión y coordinación de información sobre seguridad marítima utilizando el sistema de impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas";
- .14 Resolución MSC.148(77): "Adopción de las normas de funcionamiento revisadas del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radioavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques (NAVTEX)";
- .15 Resolución A.811(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento del sistema integrado de radiocomunicaciones (SIRC) de a bordo que se utilice en el SMSSM";
- .16 Resolución MSC.80(70), anexo 1: "Recomendación sobre normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas (frecuencias aeronáuticas) para el lugar del siniestro".

2) El equipo instalado con anterioridad a la fecha pertinente prescrita en la regla 1 podrá ser eximido del pleno cumplimiento de dichas normas, a discreción de la Administración, siempre que tal equipo sea compatible con el equipo que satisfaga las normas de funcionamiento, habida cuenta de los criterios que pueda adoptar la Organización en relación con las normas de que se trate.

Regla 14

Prescripciones relativas al mantenimiento

1) El equipo se proyectará de manera que las unidades principales puedan reponerse fácilmente sin necesidad de recalibración o reajustes complicados.

2) Cuando proceda, el equipo se construirá e instalará de modo que resulte accesible para su inspección y mantenimiento a bordo.

3) Se proveerá información adecuada para el manejo y el mantenimiento apropiados del equipo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.⁵⁶

4) Se proveerán herramientas y repuestos adecuados para el mantenimiento del equipo.

5) La Administración se asegurará de que los equipos radioeléctricos prescritos en el presente capítulo sean mantenidos de forma que ofrezcan la disponibilidad de lo especificado a efectos funcionales en la regla 4 y se ajusten a las normas de funcionamiento recomendadas para dichos equipos.

6) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A1 y A2, la disponibilidad se asegurará utilizando métodos como los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, o una combinación de ellos, que apruebe la Administración.

7) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A3 y A4, la disponibilidad se asegurará utilizando una combinación de dos métodos como mínimo, tales como la duplicación de equipo, el mantenimiento en tierra o la capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, que apruebe la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.⁵⁷ No obstante, la Administración podrá eximir a un buque de la prescripción de utilizar dos métodos, permitiendo que se utilice un solo método, teniendo en cuenta el tipo de buque y su modalidad operativa.

8) Si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones funcionales especificadas en la regla 4, no se considerará que una deficiencia del equipo destinado a mantener las radiocomunicaciones generales prescritas en la regla 4 h) hace que el buque deje de ser apto para navegar o es motivo para imponer al buque demoras en puertos en los que no haya inmediatamente disponibles medios de reparación, siempre que el buque esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad.

⁵⁶ Véase la resolución A.694(17): "Recomendación sobre prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", adoptada por la Organización; la resolución A.813(19): "Prescripciones generales sobre compatibilidad electromagnética (CEM) de todo el equipo eléctrico y electrónico del buque", y la circular MSC/Circ.862: "Aclaración de ciertas prescripciones de las normas de funcionamiento de la OMI para el equipo del SMSSM".

⁵⁷ Véanse las Directrices para garantizar la disponibilidad del equipo radioeléctrico de los buques que naveguen por las zonas marítimas A3 y A4, prescrita en la regla IV/15.7 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada en 1988, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.702(17).

Regla 15

Personal de radiocomunicaciones

Todo buque llevará personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria a juicio de la Administración.⁵⁸ Este personal estará en posesión de los títulos especificados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, según proceda, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

Regla 16

Registros radioeléctricos

Se mantendrá un registro que sea satisfactorio a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, de todos los sucesos relacionados con el servicio de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar.

CAPÍTULO X

APARATOS Y MEDIOS NÁUTICOS DE A BORDO

Regla 1

Ámbito de aplicación

Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes.

Regla 2

Exenciones

La Administración podrá eximir a cualquier buque del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del presente capítulo cuando considere que la naturaleza del viaje o la proximidad del buque a tierra no justifican la aplicación de tales prescripciones.

Regla 3

*Aparatos náuticos de a bordo*⁵⁹

- 1) a) Los buques de eslora igual o superior a 24 m irán provistos de:
 - i) un compás magnético magistral, con la salvedad prevista en el párrafo d);
 - ii) un compás magnético de gobierno, a menos que la información de arrumbamiento dada por el compás magistral prescrito en el apartado i) aparezca también en el puesto de gobierno principal y el timonel pueda leerla en aquél claramente;

⁵⁸ Véase la sección B-IV/2 del capítulo IV del Código de formación.

⁵⁹ Véanse la Recomendación sobre aparatos electrónicos de fijación de posición, adoptada por la Organización mediante la resolución A.156(ES.IV), y el Sistema mundial de radionavegación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.666(16).

- iii) medios de comunicación adecuados, que la Administración juzgue satisfactorios, entre el puesto del compás magistral y el puesto normal de control de la navegación; y
 - iv) medios que permitan tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360°.
 - b) El compás magnético a que se hace referencia en el apartado a) estará debidamente compensado y su tablilla o curva de desvíos residuales estará disponible en todo momento.
 - c) Se llevará un compás magnético de respeto que sea intercambiable con el compás magistral, a menos que haya instalado a bordo el compás de gobierno mencionado en el apartado a) ii) o un girocompás.
 - d) La Administración, cuando estime irrazonable o innecesario prescribir un compás magnético magistral porque la naturaleza del viaje, la proximidad del buque a tierra o el tipo de buque no justifiquen la utilización de ese compás, podrá eximir a determinados buques o clases de buques de estas prescripciones, a condición de que se lleve siempre un compás de gobierno adecuado.
- 2) Los buques de eslora inferior a 24 m irán provistos, en la medida que la Administración lo estime razonable y factible, de un compás de gobierno y de medios para tomar marcaciones.
- 3) Los buques de eslora igual o superior a 45 m construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de un girocompás que permita cumplir las siguientes prescripciones:
- a) las indicaciones del girocompás magistral o de un repetidor giroscópico habrán de ser claramente legibles para el timonel en el puesto de gobierno principal;
 - b) en cuanto a los buques de eslora igual o superior a 75 m, habrá que contar con un repetidor giroscópico o con varios de estos repetidores adecuadamente emplazados para tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360°.
- 4) Los buques de eslora igual o superior a 75 m construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984 irán provistos de un girocompás que cumpla lo prescrito en el párrafo 3).
- 5) Los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia dispondrán al menos de un teléfono u otros medios de comunicación para transmitir información de arribamiento a esos puestos. Además, los buques de eslora igual o superior a 45 m construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente dispondrán de medios para suministrar lecturas visuales del compás al puesto de gobierno de emergencia.
- 6) Los buques de eslora igual o superior a 45 m construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, así como los buques de eslora igual o superior a 75 m construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984, irán provistos de una instalación de radar. A partir del 1 de febrero de 1995, la instalación de radar deberá ser apta para operar en la banda de frecuencia de 9 GHz. Además, a partir del 1 de febrero de 1995, los buques

de eslora igual o superior a 35 m irán provistos de una instalación radar que pueda operar en la banda de frecuencia de 9 GHz. Los buques de eslora igual o superior a 35 m pero inferior a 45 m podrán quedar exentos del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 16), a discreción de la Administración, siempre que el equipo sea plenamente compatible con el respondedor de radar para búsqueda y salvamento.

7) En los buques de eslora inferior a 35 m dotados de aparato de radar, la instalación habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

8) En el puente de navegación de los buques que en virtud de lo prescrito en el párrafo 6) hayan de ir provistos de una instalación de radar habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por dicha instalación. En los buques de eslora igual o superior a 75 m construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, los medios de punteo serán por lo menos tan eficaces como los de un punteador de reflexión.

9) Los buques de eslora igual o superior a 75 m construidos con anterioridad al 25 de mayo de 1980 y los de eslora igual o superior a 45 m construidos el 25 de mayo de 1990 o posteriormente irán provistos de una ecosonda.

10) Los buques de eslora inferior a 45 m irán provistos de medios adecuados que la Administración juzgue satisfactorios para determinar la profundidad del agua bajo la quilla.

11) Los buques de eslora igual o superior a 45 m construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de un dispositivo indicador de velocidad y distancia.

12) Los buques de eslora igual o superior a 75 m construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984 y los de eslora igual o superior a 45 m construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de indicadores del ángulo de medida del timón, de la velocidad rotacional de la hélice y, además, si tienen hélices de paso variable o hélices de empuje lateral, indicadores del paso y de la modalidad de funcionamiento de tales hélices. Todos estos indicadores serán legibles desde el puesto de órdenes de maniobra.

13) A excepción de lo dispuesto en la regla I/6, si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener los aparatos mencionados en los párrafos 1) a 12) en buen estado de funcionamiento, el posible funcionamiento defectuoso del equipo no hará que se considere al buque inadecuado para navegar ni será motivo para demorarlo en puertos en los que no se disponga fácilmente de medios de reparación.⁶⁰

14) Los buques de eslora igual o superior a 75 m irán provistos de un radiogoniómetro. La Administración podrá eximir a los buques de dicha prescripción si estima irrazonable o innecesario que se lleve tal instrumento, o si los buques llevan otro equipo de radionavegación que resulte adecuado para los viajes previstos.

15) Hasta el 1 de febrero de 1999, los buques de eslora igual o superior a 75 m construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente, y en todo caso con anterioridad al 1 de febrero de 1995, irán provistos del equipo radioeléctrico necesario para operaciones de recalada empleando la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía.

16) Todo el equipo provisto en cumplimiento de la presente regla será de tipo aprobado por la Administración. El equipo que se instale a bordo de los buques el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas no inferiores

⁶⁰ Véase la Recomendación sobre el empleo y comprobación del equipo de navegación emplazado a bordo, adoptada por la Organización mediante la resolución A.157(ES.IV).

a las aprobadas por la Organización.⁶¹ A discreción de la Administración, el equipo instalado con anterioridad a la aprobación de las normas de funcionamiento de que se trate podrá no ajustarse plenamente a tales normas, siempre que se tengan en cuenta los criterios recomendados que la Organización pueda llegar a aprobar en relación con éstas.

⁶¹

Véanse las siguientes resoluciones, adoptadas por la Asamblea de la Organización:

- .1 Resolución A.694(17): "Recomendación sobre las prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)".
- .2 Resolución A.424(XI): "Recomendación sobre normas de rendimiento de los girocompases".
- .3 Resolución MSC.64(67), anexo 4: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento del equipo de radar".
- .4 Resolución MSC.192(79): "Recomendación revisada sobre las normas de funcionamiento del equipo de radar".
- .5 Resolución A.823(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las ayudas de punteo radar automáticas (APRA)".
- .6 Resolución A.817(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)", enmendada por la resolución MSC.64(67), anexo 5, y resolución MSC.86(70), anexo 4, según proceda.
- .7 Resolución A.529(13): "Normas de precisión náutica".
- .8 Resolución A.818(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de los receptores *Loran-C* y *Chayka* de a bordo".
- .9 Resolución A.819(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento del equipo receptor de a bordo del sistema universal de determinación de la situación (GPS)";
- .10 Resolución MSC.53(66): "Normas de funcionamiento para el equipo receptor de a bordo del sistema GLONASS", enmendada mediante la resolución MSC.133(73).
- .11 Resolución MSC.64(67), anexo 2: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento del receptor de a bordo para las radiobalizas marítimas de los sistemas DGPS y DGLONASS", enmendada mediante la resolución MSC.114(73).
- .12 Resolución MSC.74(69), anexo 1: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento del equipo receptor GPS/GLONASS combinado de a bordo" (resolución MSC.74(69), anexo 1, y enmendada mediante la resolución MSC.115(73)).
- .13 Resolución MSC.64(67), anexo 3: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los sistemas de control del rumbo".
- .14 Resolución MSC.74(69), anexo 2: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los sistemas de control de la derrota".
- .15 Resolución MSC.74(69), anexo 3: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento para el sistema de identificación automática (SIA) universal de a bordo"; y la circular MSC.1/Circ.1252: "Directrices para la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA)".
- .16 Resolución A.224(VII): "Recomendación sobre normas de rendimiento de la ecosonda", enmendada mediante la resolución MSC.74(69), anexo 4.
- .17 Resolución A.824(19): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de los dispositivos indicadores de la velocidad y la distancia", enmendada mediante la resolución MSC.96(72).
- .18 Resolución A.526(13): "Normas de rendimiento para los indicadores de la velocidad angular de evolución".
- .19 Resolución A.575(14): "Recomendación sobre unificación de las normas de rendimiento de los aparatos náuticos".
- .20 Resolución A.343(IX): "Recomendación sobre métodos para medir niveles de ruido en los puestos de escucha de los buques".
- .21 Resolución A.384(X): "Recomendación sobre normas de rendimiento de los receptores radar", enmendada mediante la resolución MSC.164(78).
- .22 Resolución A.382(X): "Recomendación sobre normas de rendimiento de los compases magnéticos".
- .23 Resolución MSC.95(72): "Recomendación sobre normas de funcionamiento de las lámparas de señales diurnas".
- .24 Resolución MSC.86(70), anexo 1: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los sistemas de recepción de señales sonoras".
- .25 Resolución MSC.86(70), anexo 2: "Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los dispositivos transmisores del rumbo magnético (DTRM) de uso marítimo".
- .26 Resolución A.861(20): "Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo".
- .27 Resolución MSC.116(73): "Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los dispositivos transmisores del rumbo (DTR) marinos".

Regla 4

Instrumentos y publicaciones náuticas

Con arreglo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios, se llevarán a bordo instrumentos náuticos apropiados y, debidamente actualizados, cartas náuticas, derroteros, libros de faros, avisos a los navegantes, tablas de mareas, y cualquier otra publicación náutica necesaria para el viaje proyectado.

Regla 5

Lámparas de señales

- 1) Los buques irán provistos de una lámpara de señales diurnas cuyo funcionamiento no dependa exclusivamente de la fuente de energía principal. En todo caso se contará con una batería portátil para el suministro de energía eléctrica.
- 2) Los buques de eslora igual o superior a 45 m irán provistos de un juego completo de banderas y gallardetes que permitan enviar mensajes utilizando el Código internacional de señales.
- 3) Todo buque que en virtud del presente protocolo deba contar con una instalación radioeléctrica llevará el Código internacional de señales, publicación que también llevará cualquier otro buque que a juicio de la Administración necesite utilizarla.

Regla 6

Visibilidad desde el puente de navegación

- 1) Los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m cumplirán las prescripciones siguientes:
 - a) la vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra no quedará oculta en más del doble de la eslora del buque, o de 500 m si esta longitud es menor, a proa de las amuras y a 10° a cada banda, independientemente del calado y del asiento del buque;
 - b) ningún sector ciego debido al equipo de pesca u otras obstrucciones que haya fuera de la caseta de gobierno a proa del través que impida ver la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra excederá de 10°. El arco total de sectores ciegos no excederá de 20°. Los sectores claros entre sectores ciegos serán de 5° como mínimo. No obstante, en el campo de visión descrito en el apartado a), cada sector oculto no excederá de 5°;
 - c) la altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente de navegación sobre el nivel de la cubierta del puente será la mínima posible. En ningún caso constituirá el borde inferior una obstrucción de la vista hacia proa según se describe en esta regla;
 - d) el borde superior de las ventanas delanteras del puente de navegación permitirá que un observador cuyos ojos estén a una altura de 1 800 mm sobre la cubierta del puente pueda ver el horizonte a proa desde el puesto de órdenes de maniobra cuando el buque cabecee en mar encrespada. Sin embargo, si la Administración considera que la altura de 1 800 mm del nivel de los ojos sobre la cubierta no es razonable ni factible, podrá reducirla, pero no a menos de 1 600 mm;

- e) el campo de visión horizontal desde el puesto de órdenes de maniobra abarcará un arco no inferior a 225° que se extienda desde la línea de proa hasta $22,5^{\circ}$ a popa del través en ambas bandas del buque;
 - f) desde cada alerón del puente, el campo de visión horizontal abarcará un arco de 225° como mínimo, que se extienda 45° en la amura de la banda opuesta a partir de la línea de proa, más 180° de proa a popa en la propia banda;
 - g) desde el puesto principal de gobierno, el campo de visión horizontal abarcará un arco que vaya desde proa hasta 60° como mínimo a cada banda del buque;
 - h) el costado del buque será visible desde el alerón del puente; y
 - i) las ventanas cumplirán las prescripciones siguientes:
 - i) se reducirá al mínimo la presencia de elementos estructurales entre las ventanas del puente de navegación y no se instalará ninguno de ellos inmediatamente delante de un puesto de servicio;
 - ii) a fin de evitar reflejos, las ventanas delanteras del puente estarán inclinadas con respecto al plano vertical, con el tope hacia afuera, a un ángulo no inferior a 10° ni superior a 25° ;
 - iii) no se instalarán ventanas con cristal polarizado ni ahumado; y
 - iv) dos al menos de las ventanas delanteras del puente de navegación y, según sea la configuración del puente algunas ventanas más, permitirán una visión clara en todo momento, independientemente de las condiciones meteorológicas.
- 2) Siempre que sea factible, los buques existentes cumplirán las prescripciones del párrafo 1) a) y b). No obstante, no se requerirán modificaciones estructurales o equipo adicional.
- 3) En los buques de proyecto no tradicional que a juicio de la Administración no puedan cumplir las presentes reglas, se dispondrá de medios que permitan obtener un nivel de visibilidad que se aproxime tanto como sea factible al prescrito en la presente regla.

APÉNDICE

CERTIFICADOS E INVENTARIO DEL EQUIPO

1 Modelo de Certificado de seguridad para buques pesqueros

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO

El presente Certificado llevará como suplemento un
Inventario del equipo

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre
la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993
relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad
de los buques pesqueros, 1977

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre del Estado)

por

.....
(persona u organización autorizada)

*Datos relativos al buque*¹⁾

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L) (regla I/2 5))/
Arqueo bruto (regla I/2 22))²⁾

Zonas marítimas en las cuales el buque está certificado para operar (regla IX/2)

Fecha de contrato de construcción o de transformación importante

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en
una fase equivalente, de conformidad con lo prescrito en la regla I/2 1) c) ii) o 1) c) iii)

Fecha de entrega o en que concluyó la transformación importante

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

²⁾ Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

- 1.1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en las reglas I/7, I/8 y I/9 del Protocolo.
- 1.2 Que el buque está/no está²⁾ sujeto a los reconocimientos anuales prescritos en las reglas I/7 1) d) y I/9 1) d) del Protocolo.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 el estado de la estructura, la maquinaria y el equipo, según lo definido en la regla I/9, es satisfactorio, y el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II, III, IV, V y VI del Protocolo (distintas de las relacionadas con los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios);
 - 2.2 las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se efectuaron en
..... y
(fecha) (fecha)
 - 2.3 el buque cumple las prescripciones del Protocolo en relación con los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
 - 2.4 se proporcionaron los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Protocolo;
 - 2.5 el buque está dotado de un aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento estipulados en el Protocolo;
 - 2.6 el buque cumple las prescripciones del Protocolo en relación con las instalaciones radioeléctricas;
 - 2.7 el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas usadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Protocolo;
 - 2.8 el buque cumple las prescripciones del Protocolo en relación con el equipo de navegación de a bordo, los medios para el transbordo de prácticos y las publicaciones náuticas;
 - 2.9 el buque está dotado de las luces, marcas, medios para emitir señales acústicas y señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Protocolo y el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;
 - 2.10 en todos los demás aspectos el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.
- 3 Que se ha expedido/no se ha expedido²⁾ un Certificado internacional de exención para buque pesquero.

²⁾ Táchese según proceda.

El presente Certificado es válido hasta³⁾ a reserva de que se efectúen las inspecciones y los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos de la obra viva del buque de conformidad con las reglas I/7, I/8 y I/9 del Protocolo.

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, según proceda)

³⁾ Insértese la fecha de vencimiento que especifique la Administración de conformidad con lo dispuesto en la regla I/13 1) del Protocolo. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define en la regla I/2(23) del Protocolo, a menos que se enmiende de conformidad con lo dispuesto en la regla I/13 7).

Refrendo de los reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, la maquinaria y el equipo mencionados en el párrafo 2.1 del presente Certificado

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) c)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio²⁾ efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/9 y I/13 7) c) del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

²⁾ Táchese según proceda.

Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque⁴⁾

SE CERTIFICA que, en una inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Primera inspección: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Segunda inspección: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos relativos a los dispositivos de salvamento y otro equipo mencionados en los párrafos 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 y 2.9 del presente Certificado

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/periódico:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/periódico:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

⁴⁾ Se pueden introducir disposiciones que estipulen inspecciones adicionales.

²⁾ Táchese según proceda.

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) c)

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento anual/periódico²⁾ efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/7 y I/13 7) c) del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo de los reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas mencionadas en los párrafos 2.6 y 2.7 del presente Certificado

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

²⁾ Táchese según proceda.

Reconocimiento periódico de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) c)

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8 y I/13 7) c) del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar los certificados cuya validez sea inferior a cinco años cuando sea aplicable la regla I/13 3)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo y, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 3) del Protocolo, se aceptará el presente Certificado como válido hasta

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/13 4)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo y, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 4) del Protocolo, se aceptará el presente Certificado como válido hasta

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/13 5)

De conformidad con lo prescrito en la regla I/13 5) del Protocolo, el presente Certificado se aceptará como válido hasta

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando se aplica lo dispuesto en la regla I/13 7)

De conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) del Protocolo, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

De conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) del Protocolo, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

2 Modelo de Certificado de exención

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN PARA BUQUE PESQUERO

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

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
Eslora (L) (regla I/2 5)/
Arqueo bruto (regla I/2 22)²⁾

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla
el buque queda exento de las prescripciones relativas a

Condiciones, si las hubiera, en que se otorga el Certificado de exención:

El presente Certificado será válido hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente Certificado.

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, según proceda)

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

²⁾ Táchese según proceda.

Refrendo para prorrogar los certificados cuya validez sea inferior a cinco años cuando sea aplicable la regla I/13 3)

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 3) del Protocolo, hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo cuando, habiéndose concluido el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/13 4)

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 4) del Protocolo, hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/13 5)

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 5) del Protocolo, hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado, al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

3 Modelo de Suplemento del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR LO DISPUESTO EN EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

1 Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L) (regla I/2 5))/
Arqueo bruto (regla I/2 22))²⁾

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla VII/18)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla VII/19)	.....	.....

²⁾ Táchese según proceda.

3	Número de botes de rescate	.....
3.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....
4	Balsas salvavidas	.....
4.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....
4.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
4.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....
4.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5	Número de aros salvavidas	.....
6	Número de chalecos salvavidas	.....
7	Trajes de inmersión	.....
7.1	Número total	.....
7.2	Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
8	Número de ayudas térmicas ⁵⁾
9	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....
9.1	Número de respondedores de radar	.....
9.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....

⁵⁾ Excluidas las prescritas en las reglas VII/17 8) xxxi), VII/20 5) a) xxiv) y VII/23 2) b) xiii).

3 Pormenores de las instalaciones radioeléctricas

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios	
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas:	
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:	
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas y decamétricas:	
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Telegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT
2 Medios secundarios para emitir el alerta
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima	
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS por satélite	
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 RLS de ondas métricas
6 Responder de radar del buque

4 Métodos utilizados para asegurar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (regla IX/14)

4.1 Duplicación del equipo	.....
4.2 Mantenimiento en tierra	.....
4.3 Capacidad de mantenimiento en el mar	.....

SE CERTIFICA que este Inventario es correcto en su totalidad

Expedido en
(Lugar de expedición del Inventario)

.....
(Fecha de expedición) (Firma del funcionario autorizado
para expedir el Inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

DOCUMENTO ADJUNTO 1

ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

LAS PARTES EN EL PRESENTE ACUERDO,

RECONOCIENDO la importante contribución que puede hacerse a la seguridad marítima en general y a la de los buques pesqueros implantando las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

RECONOCIENDO, SIN EMBARGO, que determinadas disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 han planteado dificultades para su implantación por varios Estados con flotas pesqueras importantes bajo su pabellón, lo cual ha impedido la entrada en vigor de ese Protocolo y, por consiguiente, la implantación de sus reglas,

DESEANDO establecer de común acuerdo las normas prácticas más elevadas para la seguridad de los buques pesqueros que puedan ser implantadas por todos los Estados interesados,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr ese objetivo consiste en concertar un acuerdo relativo a la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1 **Obligaciones generales**

- 1) Las Partes en este Acuerdo harán efectivas las disposiciones de:
 - a) los artículos de este Acuerdo; y
 - b) el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante, "el Protocolo de Torremolinos de 1993"), con la excepción del artículo 1 (párrafos 2) a) y 3)), el artículo 9 y el artículo 10 de dicho Protocolo, modificado por este Acuerdo.

- 2) Los artículos de este Acuerdo, los artículos 2 a 8 y 11 a 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante, "el Convenio de Torremolinos de 1977"), a reserva de las modificaciones que figuran en este Acuerdo, se leerán e interpretarán como un instrumento único.

- 3) El anexo de este Acuerdo constituirá parte integrante del Acuerdo y toda referencia a este Acuerdo supondrá también una referencia a su anexo.

Artículo 2
Interpretación y aplicación del Protocolo de Torremolinos de 1993
y del Convenio de Torremolinos de 1977

Los artículos 2 a 8 (inclusive) y los artículos 11 a 14 (inclusive) del Protocolo de Torremolinos de 1993 se aplicarán a este Acuerdo. Al aplicar estos artículos, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio de Torremolinos de 1977, una referencia a "el presente protocolo" o a "el Convenio", respectivamente, se considerará que significa una referencia a este Acuerdo.

Artículo 3
Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

- 1) El presente Acuerdo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 11 de febrero de 2013 hasta el 10 de febrero de 2014 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión.
- 2) Todos los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Acuerdo manifestando su consentimiento en obligarse por el mismo mediante:
- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) firma sujeta al procedimiento dispuesto en el párrafo 4) de este artículo; o
 - d) adhesión.
- 3) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.
- 4) Se considera que los Estados que hayan depositado antes de la fecha de adopción del presente Acuerdo un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o de adhesión al Protocolo de Torremolinos de 1993 y que hayan firmado el presente Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) c) de este artículo han manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Acuerdo 12 meses después de la fecha de adopción del mismo, a menos que tales Estados notifiquen al depositario por escrito antes de esa fecha que no se acogen al procedimiento simplificado dispuesto en este párrafo.

Artículo 4
Entrada en vigor

- 1) El presente Acuerdo entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados que en total tengan como mínimo 3 600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.
- 2) Para los Estados que depositen instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Acuerdo una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor del mismo pero antes de la fecha de la entrada en vigor de éste, la

ratificación, aceptación, aprobación o adhesión pasará a tener efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

3) Para los Estados que depositen un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Acuerdo con posterioridad a la fecha de su entrada en vigor, este Acuerdo pasará a tener efecto tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento.

4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se deposite con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Acuerdo en virtud del artículo 11 del Protocolo de Torremolinos de 1993, aplicado a este Acuerdo de conformidad con el artículo 2, se considerará referido al presente Acuerdo en su forma enmendada.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO EN CIUDAD DEL CABO el día once de octubre de dos mil doce.

DOCUMENTO ADJUNTO 2

ARTÍCULOS DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

RECONOCIENDO que el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, puede contribuir decisivamente a mejorar la seguridad de los buques en general y de los buques pesqueros en particular,

ADMITIENDO, sin embargo, que determinadas disposiciones del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, han planteado dificultades para su implantación por varios Estados con flotas pesqueras importantes bajo su pabellón, lo cual ha impedido la entrada en vigor del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y por consiguiente la implantación de las reglas de dicho Convenio,

DESEANDO establecer de común acuerdo las normas prácticas más elevadas para la seguridad de los buques pesqueros que puedan ser implantadas por todos los Estados interesados,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr ese objetivo consiste en concertar un Protocolo relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

CONVIENEN:

Artículo 1 **Obligaciones generales**

- 1) Las Partes en el presente protocolo harán efectivas las disposiciones de:
 - a) los artículos del presente protocolo; y
 - b) las reglas que figuran en el anexo del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones que se enuncian en el anexo del presente protocolo.
- 2) Los artículos del presente protocolo y las reglas del anexo del Convenio, a reserva de las modificaciones que se enuncian en el anexo del presente protocolo, se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.
- 3) El anexo del presente protocolo constituirá parte integrante del Protocolo y toda referencia al presente protocolo supondrá también una referencia a su anexo.

Artículo 2 **Definiciones**

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente protocolo regirán las siguientes definiciones:

- a) *Parte*: es todo Estado respecto del cual el Protocolo haya entrado en vigor;
- b) *Buque pesquero o buque*: es todo buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar;
- c) *Organización*: es la Organización Marítima Internacional;
- d) *Secretario General*: es el Secretario General de la Organización;
- e) *Administración*: es el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;
- f) *Reglas*: son las que figuran en el Anexo del Convenio, modificadas por el presente protocolo.

Artículo 3 **Ámbito de aplicación**

- 1) El presente protocolo será aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima, incluidos los que procesen sus propias capturas, que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.
- 2) Las disposiciones del anexo no se aplicarán a los buques destinados exclusivamente:
 - a) al deporte o al recreo;
 - b) al procesamiento del pescado o de otros recursos vivos del mar;
 - c) a la investigación y a la formación de personal; o
 - d) al transporte de pescado.
- 3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del anexo se aplicarán a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.
- 4) En el caso de que se prescriba en otro capítulo un límite de eslora superior a 24 metros por lo que respecta a la aplicación de ese capítulo, la Administración determinará qué reglas de dicho capítulo deben aplicarse, parcial o totalmente, a un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior al otro límite estipulado en dicho capítulo, que tenga derecho a enarbolar el pabellón de ese Estado, habida cuenta del tipo, tamaño y modalidad operativa de tal buque.
- 5) Las Partes procurarán establecer, con carácter prioritario, las normas uniformes que deberán aplicar las Administraciones a los buques pesqueros a que se refiere el párrafo 4) que operen en la misma región, habida cuenta de su modalidad operativa, del abrigo que ofrezca dicha región y de sus condiciones climáticas. Tales normas regionales uniformes serán notificadas a la Organización y ésta las distribuirá a las demás Partes para su información.

Artículo 4

Certificación y supervisión por el Estado rector del puerto

- 1) Todo buque que esté obligado a llevar un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, cuando se halle en un puerto de otra Parte, a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno de esa Parte, en la medida en que el objeto de dicha supervisión sea verificar que el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas pertinentes es válido.
- 2) Si es válido, tal certificado será aceptado a menos que haya claros indicios para sospechar que la condición del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de dicho certificado o que el buque y su equipo no cumplen lo dispuesto en las reglas pertinentes.
- 3) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo 2) o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la supervisión tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni para las personas a bordo.
- 4) Cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que la realice informará inmediatamente por escrito al cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Estas se notificarán también a los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados. Se pondrán en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención.
- 5) Si la autoridad interesada del Estado rector del puerto no puede tomar las medidas indicadas en el párrafo 3), o si se ha autorizado al buque a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con el buque a las Partes mencionadas en el párrafo 4) y a las autoridades del siguiente puerto de escala.
- 6) Cuando se realice una supervisión en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si como resultado de dicha supervisión el buque es indebidamente detenido o demorado, éste tendrá derecho a indemnización por toda pérdida o daño sufridos.
- 7) Con respecto a los buques de Estados no Partes en el presente protocolo, las Partes aplicarán las prescripciones del presente protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

Artículo 5

Fuerza mayor

- 1) Todo buque que no esté sujeto a las disposiciones del presente protocolo, o no esté obligado a llevar un certificado ajustado a tales disposiciones al emprender un determinado viaje, no quedará sometido a ellas si por mal tiempo o cualquier otro motivo de fuerza mayor se ve obligado a desviarse de la derrota prevista.
- 2) Las personas que se encuentren a bordo de un buque por motivos de fuerza mayor o a consecuencia de la obligación de transportar náufragos u otras personas, no serán tenidas en cuenta cuando se trate de determinar si son aplicables a ese buque las disposiciones del presente protocolo.

Artículo 6 **Comunicación de información**

- 1) Las Partes facilitarán a la Organización:
 - a) el texto de las leyes, órdenes, decretos, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente protocolo;
 - b) una lista de los organismos no gubernamentales autorizados para actuar en su nombre sobre cuestiones relativas al proyecto, construcción y equipo de buques de conformidad con las disposiciones del presente protocolo; y
 - c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de las disposiciones del presente protocolo.
- 2) La Organización notificará a las Partes la recepción de toda comunicación efectuada en cumplimiento del párrafo 1) a) y les hará llegar la información que le sea facilitada en virtud de lo dispuesto en los párrafos 1) b) y 1) c).

Artículo 7 **Siniestros sufridos por buques pesqueros**

- 1) Cada Parte dispondrá la investigación de todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente protocolo cuando considere que tal investigación puede contribuir a determinar los cambios que convendría introducir en el presente protocolo.
- 2) Cada Parte facilitará a la Organización la información pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones para distribuirla a todas las Partes. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelará la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirá expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.

Artículo 8 **Otros tratados e interpretación**

Nada de lo dispuesto en el presente protocolo prejuzgará las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes y futuras de cualquier Estado respecto del derecho del mar y de la naturaleza y el alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de los Estados de abanderamiento.

Artículo 9 **Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión**

- 1) El presente protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de julio de 1993 hasta el 30 de junio de 1994 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Todos los Estados podrán constituirse en Partes del presente protocolo mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.

2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

3) Todo Estado que haya firmado el presente protocolo sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o que haya depositado los instrumentos pertinentes de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, comunicará al Secretario General en el momento de depositar dicho instrumento y al final de cada año el número total de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que tengan derecho a enarbolar el pabellón de dicho Estado.

Artículo 10 **Entrada en vigor**

1) El presente protocolo entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados, que tengan como mínimo 14 000 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros en total, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los instrumentos pertinentes de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.

2) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente protocolo una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

3) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente protocolo, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento pertinente.

4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente protocolo en virtud del artículo 11, se considerará referido al presente protocolo en su forma enmendada.

Artículo 11 **Enmiendas**

1) El presente protocolo podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos expuestos en este artículo.

2) Enmienda previo examen en el seno de la Organización:

a) Toda enmienda propuesta por una Parte será dirigida al Secretario General y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes, por lo menos seis meses antes de su examen.

b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de seguridad marítima de la Organización para su examen.

- c) Las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de seguridad marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.
- d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de seguridad marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2) c), (en adelante llamado "el Comité de seguridad marítima ampliado"), a condición de que al menos un tercio de las Partes estén presentes al efectuarse la votación.
- e) Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) d) serán enviadas por el Secretario General a todas las Partes.
- f)
 - i) Toda enmienda a un artículo se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes.
 - ii) Toda enmienda al anexo se considerará aceptada:
 - aa) al término de dos años a partir de la fecha de aprobación; o
 - bb) al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determina en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de seguridad marítima ampliado.

No obstante, si dentro del plazo fijado, más de un tercio de las Partes, o bien un número de Partes cuyos buques pesqueros representen como mínimo el 65 % del número total de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m de todas las Partes, comunica al Secretario General que pone una objeción a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.

- g)
 - i) Toda enmienda a un artículo entrará en vigor, con respecto a todas las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la haya aceptado la Parte de que se trate.
 - ii) Toda enmienda al anexo entrará en vigor, con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que hayan puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo previsto en el párrafo 2) f) ii) y no hayan retirado dicha objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de hacerla efectiva durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante un periodo más largo que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de seguridad marítima ampliado.

- 3) Enmienda mediante una Conferencia:
 - a) A petición de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio por lo menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al presente protocolo.
 - b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación.
 - c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada, y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los párrafos 2) f) y 2) g), a condición de que las referencias que en dichos párrafos se hacen al Comité de seguridad marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.
- 4)
 - a) La Parte que acepte una enmienda al anexo cuando ésta ya haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente protocolo respecto de los certificados expedidos a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno haya puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) f) ii) del presente artículo y no haya retirado dicha objeción, pero sólo en la medida en que tales certificados guarden relación con los aspectos a que se refiera la enmienda de que se trate.
 - b) La Parte que acepte una enmienda al anexo cuando ésta ya haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente protocolo respecto de los certificados expedidos a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) g) ii) del presente artículo, haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de hacer efectiva dicha enmienda.
- 5) Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda al presente protocolo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques respecto de los cuales, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente:
 - a) se haya colocado la quilla; o
 - b) haya comenzado una fase de la construcción que permita identificarla como propia de un determinado buque; o
 - c) haya comenzado una fase del montaje que suponga la utilización de, cuando menos, 50 toneladas o un 1 % del total estimado de material estructural, si este valor es menor.
- 6) Toda declaración de aceptación o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.
- 7) El Secretario General informará a todas las Partes acerca de las enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

Artículo 12 Denuncia

- 1) El presente protocolo podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.
- 2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General.
- 3) La denuncia surtirá efecto 12 meses después de que el Secretario General haya recibido tal denuncia, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

Artículo 13 Depositario

- 1) El presente protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Depositario").
- 2) El Depositario:
 - a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente protocolo o se hayan adherido al mismo, de:
 - i) cada nueva firma o depósito de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y de la fecha en que se produzcan;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente protocolo;
 - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente protocolo, la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
 - b) remitirá copias auténticas certificadas del presente protocolo a los gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3) Tan pronto como el presente protocolo entre en vigor, el Depositario remitirá una copia auténtica certificada del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 14 Idiomas

El presente protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos serán igualmente auténticos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, firman el presente protocolo.

HECHO EN TORREMOLINOS el día dos de abril de mil novecientos noventa y tres.

DOCUMENTO ADJUNTO 3

RECOMENDACIONES DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1993

(Cuando se hace referencia a las reglas se trata de las del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977)

1 Directrices sobre un método de cálculo de los efectos del agua embarcada en cubierta (regla III/6)

1) La aptitud del buque para resistir el efecto de escora provocado por la presencia de agua en cubierta deberá demostrarse utilizando un método cuasiestático, remitiéndose a la figura 1, cuando se cumpla la siguiente condición estando el buque en las condiciones operacionales más desfavorables.

La relación $C_{wod} = \frac{\text{area } a}{\text{area } b}$ no debe ser inferior a la unidad.

2) El ángulo que limita el área b deberá ser igual al ángulo de inundación y_f o tener 40° , si este valor es menor.

3) El valor del momento escorante M_{wod} (o del correspondiente brazo escorante) debido a la presencia de agua en cubierta deberá determinarse en la hipótesis de que el pozo de cubierta está lleno hasta el galón de la amurada tomado en su punto más bajo y el buque está escorado hasta el ángulo en que dicho punto queda sumergido. Para la determinación de M_{wod} se utilizará la siguiente fórmula:

$$M_{wod} = K.M_w$$

donde:

M_w = momento escorante estático debido al agua en cubierta

K = coeficiente

- a) Si M_{wod} se determina siguiendo un método estático, cabrá aplicar el coeficiente $K=1,0$
- b) Si M_{wod} se determina siguiendo un método cuasiestático, en el valor de K se podrá tener en cuenta el periodo de balance del buque y el efecto dinámico de la corriente de agua, incluido el efecto de la disposición y de la configuración de los pozos de cubierta y casetas. El valor de K habrá de ser satisfactorio habida cuenta del tipo del buque, la zona de operaciones, etc. Para buques en que el ángulo de inmersión de la línea de contorno de cubierta y_D sea de menos de 10° a 15° , o en que el ángulo de inmersión del galón de la amurada y_B sea de menos de 20° a 25° , cabrá utilizar un valor K mayor que 1,0. Si y_D es más de 20° o si y_B es de más de 30° , cabrá utilizar un valor K menor que 1,0.

- 4) Al calcular M_w se partirá de las siguientes hipótesis:
- al principio el buque se encuentra en la condición de adrizado,
 - durante la escora, los valores de asiento y desplazamiento son constantes e iguales a los correspondientes al buque sin agua embarcada en cubierta,
 - no se considera el efecto de las portas de desagüe.
- 5) Las disposiciones anteriores pueden modificarse teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas estacionales y los estados de la mar en las zonas en que el buque haya de operar, el tipo del buque y su modalidad de explotación.
- 6) Podrán adoptarse otros métodos para el cálculo del efecto del agua embarcada en cubierta utilizando el planteamiento dinámico.

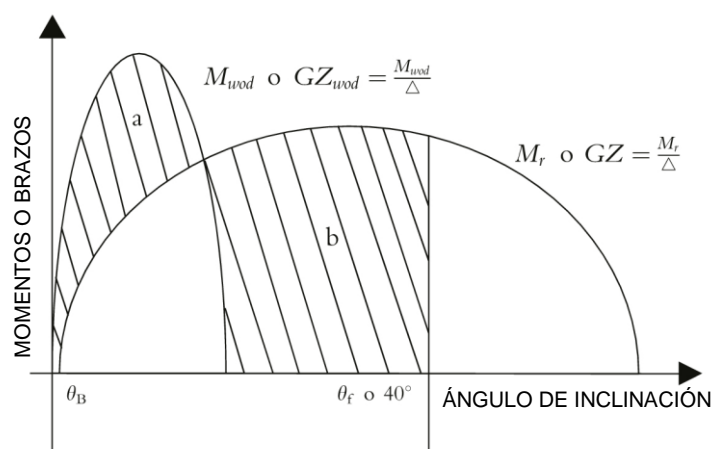


Figura 1: Agua embarcada en cubierta

2 Directrices relativas a la acumulación de hielo (regla III/8)

En la aplicación de la regla III/8 se utilizarán las siguientes zonas de formación de hielo:

- la zona situada al norte de la latitud $65^\circ 30'N$, entre la longitud $28^\circ W$ y la costa occidental de Islandia; al norte de la costa septentrional de Islandia; al norte de la loxodrómica trazada desde la latitud $66^\circ N$, longitud $15^\circ W$, hasta la latitud $73^\circ 30'N$, longitud $15^\circ E$; al norte de la latitud $73^\circ 30'N$, entre la longitud $15^\circ E$ y $35^\circ E$ y al este de la longitud $35^\circ E$, así como al norte de la latitud $56^\circ N$ en el Mar Báltico;
 - la zona situada al norte de la latitud $43^\circ N$ limitada al oeste por la costa de América del Norte y al este por la loxodrómica trazada desde la latitud $43^\circ N$, longitud $48^\circ W$, y desde aquí, a lo largo de la longitud $28^\circ W$;
 - todas las zonas marítimas situadas al norte del continente norteamericano y al oeste de las zonas definidas en los apartados a) y b) del presente párrafo;
 - los mares de Bering y Ojotsk y el estrecho de Tartaria durante la temporada de formación de hielo;
 - al sur de la latitud $60^\circ S$.

Se adjunta un mapa ilustrativo de esas zonas.

2) En relación con los buques que faenen en zonas marítimas en las que se espere acumulación de hielo:

- a) si se trata de las zonas indicadas en los apartados a), c), d) y e) del párrafo 1, en las que, según se sabe, las condiciones de formación de hielo son notablemente distintas de las previstas en la regla III/8 1), podrán aplicarse prescripciones relativas a la acumulación de hielo en las que el margen de compensación oscile entre la mitad y el doble del prescrito en esa regla;
- b) si se trata de la zona indicada en el apartado b) del citado párrafo en la que cabe esperar una acumulación de hielo que exceda del doble del previsto para el margen de compensación prescrito en la regla III/8 1) podrán aplicarse prescripciones más severas que las que figuran en dicho apartado.

3 Directrices relativas a la información sobre estabilidad (regla III/10)

En la información sobre estabilidad que se facilite para el buque figurarán:

- 1)
 - a) cálculos de estabilidad, incluidas las curvas GZ para las condiciones operacionales prescritas en la regla III/7;
 - b) instrucciones que señalen toda condición crítica desde el punto de vista de la estabilidad, como por ejemplo, la necesidad de mantener llenos los tanques de lastre cuando sea necesario para lograr una estabilidad adecuada;
 - c) el cálculo máximo de servicio admisible correspondiente a cada condición operacional; y
 - d) cuando proceda, el calado mínimo de servicio exigido.
- 2) La formación que se necesite respectivamente para los siguientes métodos habida cuenta del tipo de buque, el servicio proyectado, etc.
 - a) Si se van a hacer cálculos de las curvas GZ:
 - i) información para determinar los pesos, la posición de los centros de gravedad y los efectos de las superficies libres en los tanques,⁶² bodegas de pescado y espacios encajonados de cubierta para pescado;
 - ii) información relativa a la estabilidad de formas y a los parámetros hidrostáticos; y
 - iii) desplazamiento y variaciones del centro de gravedad en la condición de buque vacío, respecto del lastrado permanente.

⁶² Véase el párrafo 13 del apéndice I de la "Recomendación sobre la estabilidad al estado intacto de buques pesqueros", adoptada por la Organización mediante la resolución A.168(ES.IV).

- b) Cuando se utilicen pruebas de balance:
 - i) información para determinar la altura metacéntrica GM_0 mediante pruebas de balance,⁶³ y
 - ii) información que contenga la altura metacéntrica GM_0 mínima prescrita para la gama de calados previsibles en la práctica;
- c) Información simplificada:
información complementaria o de otra índole que permita operar con seguridad sin recurrir a cálculos ni a pruebas de balance.

⁶³ Véase el apéndice IV de la "Recomendación sobre la estabilidad al estado intacto de buques pesqueros", adoptada por la Organización mediante la resolución A.168(ES.IV).

- 3)
 - a) instrucciones de llenado y vaciamiento de los tanques cuyo líquido tenga superficie libre;
 - b) información sobre la utilización y el control apropiados de los dispositivos estabilizadores; y
 - c) información sobre el peso y la distribución del lastre permanente.
- 4) Para los buques a los cuales se aplique la regla III/14:
 - a) información sobre la utilización del lastre y de otros sistemas en que se emplee líquido para corregir la escora y el asiento;
 - b) formularios para el registro diario del contenido de los tanques; y
 - c) instrucciones relativas a la carga para ayudar a que el buque se mantenga a flote después de sufrir una inundación.

4 Directrices sobre un método de cálculo de la altura de las amuras (regla III/12)

- 1) *Altura de las amuras*: la distancia vertical mínima desde la máxima flotación hasta el canto superior de la cubierta expuesta más alta, medida en la perpendicular de proa.
- 2) La determinación de la altura de las amuras (H_B) exigida, puede hacerse según la siguiente fórmula:

$$H_B = K_1 L \left(1 + \frac{L}{K_2} \right)$$

donde:

L es la eslora del buque en metros tal como se define en la regla I/25).

K_1 y K_2 son los coeficientes según las zonas de operaciones y la eslora (L) tal como se indica a continuación:

Zona de operaciones	L	K_1	K_2
Condiciones extremas con oleaje (olas de hasta 8 m)	$24 \text{ m} \leq L < 110 \text{ m}$	0,09	-270
	$L \geq 110 \text{ m}$	$4,959/L$	600
Condiciones extremas con oleaje (olas de más de 8 m)	$24 \text{ m} \leq L < 110 \text{ m}$	0,117	-220
	$L \geq 110 \text{ m}$	$5,991/L$	1 484

La Administración debería estipular una de las normas anteriores o cualquier otra, teniendo en cuenta el estado de la mar y las condiciones meteorológicas previstas en determinadas zonas pesqueras.

- 3) Cuando la altura de las amuras exigida se obtenga por arrufo, éste se deberá extender desde la roda $0,15L$ como mínimo a popa de la perpendicular de proa. Cuando se obtenga mediante la instalación de un castillo de proa éste se deberá extender desde la roda $0,07L$ como mínimo a popa de la perpendicular de proa. Sin embargo, cuando la longitud del castillo de proa sea superior a $0,15L$, se deberá considerar debidamente la posibilidad de instalar un mamparo con unos dispositivos de cierre adecuados. Si no se instala dicho mamparo, se deberá disponer de medios adecuados para eliminar el agua del castillo de proa abierto.

- 4) Cuando exista una amurada, ésta se podrá tener en cuenta como una altura de 1 metro, siempre que la amurada se extienda desde la roda hasta un punto situado a 0,15L como mínimo a popa de la perpendicular de proa.
- 5) Cuando un buque tenga siempre un asiento de popa en condiciones de servicio, se podrá considerar el asiento mínimo en el cálculo de la altura de las amuras.

5 Directrices sobre los cálculos de compartimentado y estabilidad con avería (regla III/14)

- 1) Condiciones de equilibrio
- a) La flotación final después de avería sufrida en cualquier compartimiento deberá estar:
- i) en la línea de las aberturas por las que se produciría la inundación progresiva de los espacios inferiores y ajustarse a lo prescrito por la Administración; o
 - ii) en el extremo popel del canto superior de la cubierta de la toldilla, en el eje longitudinal, a reserva de lo estipulado en el párrafo 3) a) *infra*.
- b) La inundación asimétrica deberá quedar reducida al mínimo compatible con la adopción de medidas eficaces. Cuando sea necesario corregir grandes ángulos de escora, los medios que se adopten serán automáticos en la medida de lo posible.

2) Hipótesis de avería

Serán aplicables las siguientes hipótesis de avería:

- a) En todos los casos, la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.
- b) La extensión transversal de la avería es igual a $B/5$ m, medida hacia el interior del buque, desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la máxima flotación de servicio, siendo B (expresado en m) el valor definido en la regla I/2(7).
- c) Si una avería de dimensiones menores que las especificadas en los apartados a) y b) supra diese lugar a condiciones peores, se tomará dicha avería como hipótesis.
- d) La inundación deberá quedar limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes. Si en un mamparo transversal hay bayonetas o nichos de no más de 3,05 m de la supuesta avería, tal como ésta queda definida en el apartado b) supra, dicho mamparo transversal podrá considerarse como intacto y los compartimientos contiguos se podrán inundar aisladamente. Cuando dentro de la extensión transversal de la supuesta avería haya una bayoneta o un nicho de más de 3,05 m de longitud en un mamparo transversal, los dos compartimientos adyacentes a este mamparo deberán considerarse como inundados. No se considerará como bayoneta la formada en la unión del mamparo del pique de popa y la cara alta del pique de popa.

- e) Cuando un mamparo transversal principal quede comprendido dentro de la extensión transversal de la supuesta avería y presente una bayoneta de más de 3,05 m en la zona de un doble fondo o de un tanque lateral, el doble fondo o los tanques laterales adyacentes a la parte del mamparo transversal principal que presenta la bayoneta se considerarán como inundados simultáneamente.
- f) El espaciamiento entre los mamparos transversales principales estancos será como mínimo de $1/3L^{2/3}$ m, siendo L (expresado en m) el valor definido en la regla I/25). Cuando el espaciamiento entre mamparos transversales sea menor, se supondrán inexistentes uno o más de estos mamparos a fin de lograr la distancia mínima entre mamparos.
- g) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el apartado b) supra, hay tuberías, conductos o túneles, se adoptarán medidas que impidan que por causa de aquélla pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que, en los cálculos correspondientes a cada caso de avería, se haya supuesto que son inundables.
- h) Cuando la experiencia haya demostrado que, por lo que respecta a los apartados b) y f) supra, hay otros valores más apropiados que los allí consignados, se hará uso de ellos.

3) Hipótesis de conservación de flotabilidad

Se considerará que el buque puede resistir las condiciones de avería especificadas en el párrafo 2) supra a condición de que permanezca a flote en un estado de equilibrio estable y satisfaga los siguientes criterios de estabilidad:

- a) Se podrá considerar que la estabilidad en la fase final de inundación es suficiente si el arco de la curva de brazos adrizantes mide como mínimo 20° más allá de la posición de equilibrio, y el brazo adrizante residual es de por lo menos 100 mm. El área subtendida por el arco de la curva de brazos adrizantes no deberá ser inferior a 0,0175 m-rad. Se estudiará el posible riesgo presentado por las aberturas que, con o sin protección, puedan quedar sumergidas temporalmente cuando se esté dentro del margen de estabilidad residual. Se podrá tener en cuenta el volumen no inundado de la toldilla alrededor del guardacalor del espacio de máquinas, si dicho guardacalor es estanco a este nivel, en cuyo caso la flotación después de avería no deberá quedar por encima del extremo popel de la cubierta de la toldilla en el eje longitudinal.
- b) El ángulo de escora en la fase final de inundación no debe exceder de 20° .
- c) La altura metacéntrica inicial del buque averiado, en la fase final de inundación estando adrizado, debe ser positiva y no inferior a 50 mm.
- d) Sólo se permitirá una aplicación menos rigurosa de las prescripciones relativas a la estabilidad después de avería si las proporciones, la disposición y las restantes características del buque resultan más favorables para la estabilidad después de avería.

4) Permeabilidades

Se emplearán como permeabilidades las calculadas o estimadas para cada uno de los espacios de que se trate.

5) Condición inicial de la carga

Los cálculos de compartimentado y estabilidad se realizarán para la condición operacional más desfavorable respecto de la flotabilidad y la estabilidad residuales sin acumulación de hielo.

6 Directrices sobre las precauciones contra la congelación de los colectores contraincendios (partes B y C del capítulo V)

En el estudio del problema de la congelación de los colectores contraincendios de los buques se ofrecen como posibles las siguientes soluciones:

- a) recirculación de una cantidad suficiente de agua, si es necesario, procedente de un depósito caldeado;
- b) utilización de un sistema de colector contraincendios provisto de una tubería seca tal que en ella no haya agua hasta que se abra la válvula reguladora situada en un espacio accesible protegido de las heladas (en el colector de subida);
- c) utilización de un sistema de fugas que deje escapar suficiente cantidad de agua por los extremos del colector contraincendios; y
- d) utilización de un sistema de caldeo que mediante vapor, electricidad o agua caliente mantenga el agua del colector contraincendios en estado líquido. Este sistema podrá llevar aislamiento para evitar pérdidas de calor. El caldeo también puede ser útil para reducir la cantidad de agua de circulación necesaria en los sistemas indicados en los apartados a) y c) de la presente recomendación.

En cualquier caso, para evitar la congelación del colector contraincendios a una baja temperatura ambiente es preciso que esté provisto de un sistema eficaz de desagüe y que la tripulación lo utilice correctamente.

7 Directrices relativas al empleo de ciertos materiales plásticos (reglas V/11 y V/31)

Al estudiar el problema relativo al empleo de ciertos materiales plásticos, especialmente en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, la Administración deberá tener presente que estos materiales son inflamables y que pueden producir cantidades excesivas de humo y de otras sustancias tóxicas en caso de incendio.

8 Directrices sobre un método de cálculo de la distancia mínima comprendida entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas o el borde de la cubierta de trabajo (regla VI/3)

- 1) La distancia vertical mínima comprendida entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas o el borde de la cubierta de trabajo si hay barandillas instaladas, distancia a la cual se hace referencia en la regla VI/3, se determinará

para cada buque teniendo en cuenta la probabilidad de embarcar agua en cubierta cuando el buque esté faenando con moderada mar de través. Tal probabilidad no deberá ser superior a un 5 %. En los cálculos se tendrá en cuenta el coeficiente de amortiguamiento que puede resultar de la presencia de quillas de balance o de cualquier otro dispositivo amortiguador del balance.

2) Cuando no exista una práctica nacional al respecto, se podrá determinar esa distancia por medio de las fórmulas siguientes basadas en el análisis regresivo de los resultados del cálculo de la probabilidad de embarcar agua en cubierta, que se supone es el 5 % cuando el buque está faenando con moderada mar de través con olas de una altura típica aproximada de 2,9 m y 1,4 m, respectivamente:

$$H = 0,53 + 0,11B + 0,32 \left(2,6 - \frac{B}{d} + 0,85 (C_B - 0,6) + 0,61 \right) GM - 0,7) \text{ metros}$$

para los buques pesqueros destinados a interrumpir sus faenas con olas de altura típica superior a 2,9 m, y

$$H = 0,8 + 0,23 \left(2,6 - \frac{B}{d} + 0,52 (C_B - 0,6) + 0,62 \right) GM - 0,7) \text{ metros}$$

para los buques pesqueros destinados a interrumpir sus faenas con olas de altura típica de 1,4 m; si la altura típica de las olas se sitúa entre 2,9 m y 1,4 m, los valores de H se determinarán por interpolación lineal. En las mencionadas fórmulas:

B = manga máxima del buque medida en el centro de éste hasta la línea de trazado de la cuaderna si el buque es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el buque es de forro hecho con cualquier otro material (m)

d = calado de trazado máximo admisible (m)

C_B = coeficiente de bloque

GM= altura metacéntrica inicial (m)

Todas las dimensiones corresponden a la máxima flotación de servicio.

ANEXO 31

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC

PRESCRIPCIONES SOBRE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICOS DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y LOS BOTES DE RESCATE, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN las Medidas para evitar los accidentes causados por botes salvavidas (MSC.1/Circ.1206/Rev.1) y la Recomendación provisional sobre las condiciones para la autorización de los proveedores de servicios de los botes salvavidas, los dispositivos de puesta a flote y los aparejos de suelta con carga (MSC.1/Circ.1277), aprobadas por el Comité,

RECONOCIENDO que es necesario establecer una norma uniforme, segura y documentada para el servicio y el mantenimiento periódicos de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre) y los botes de rescate (incluidos los botes de rescate rápidos), dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta,

TOMANDO NOTA de que, mediante la resolución MSC.[...(.)], adoptó enmiendas a las reglas III/3 y III/20 del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, (en adelante denominado "el Convenio"), sobre el servicio periódico de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la mencionada regla III/20 del Convenio se dispone que el servicio y mantenimiento periódicos se llevarán a cabo de conformidad con las Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta (en adelante, "las Prescripciones"),

HABIENDO EXAMINADO en su [93º] periodo de sesiones, la recomendación formulada por el Subcomité de proyecto y equipo del buque en su 57º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que las Prescripciones tendrán efecto tras la [fecha de] entrada en vigor de las enmiendas conexas a las reglas III/3 y III/20 del Convenio;
3. TAMBIÉN INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que adopten las medidas que estimen oportunas para garantizar que los fabricantes nacionales de equipo certificado de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III del Convenio para su instalación y utilización a bordo de los buques se comprometan a que el equipo, instrucciones, herramientas especializadas, piezas de repuesto, formación y accesorios, según se requiera, estén disponibles para los proveedores de servicios independientes a su debido tiempo y de manera eficaz con respecto a los costos;

4. PIDE al Secretario General que remita copias certificadas de la presente resolución y el texto de las Prescripciones, que figura en el anexo, a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. TAMBIÉN PIDE al Secretario General que remita copias de la presente resolución y su anexo a todos los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

PRESCRIPCIONES SOBRE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICOS DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y LOS BOTES DE RESCATE, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA

1 GENERALIDADES

1.1 El objetivo de las presentes prescripciones para el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta es establecer una norma para que el servicio y el mantenimiento periódicos del equipo especificado en el párrafo 2.1 se lleve a cabo de manera uniforme, segura y documentada.

1.2 En la sección 6 se facilitan procedimientos detallados y abordados en las presentes prescripciones.

1.3 Las presentes prescripciones se basan en las reglas siguientes:

- .1 regla III/20 del Convenio SOLAS – Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección; y
- .2 regla III/36 del Convenio SOLAS – Instrucciones para el mantenimiento a bordo.

1.4 La compañía¹ se asegurará de que el servicio y el mantenimiento a bordo de sus buques se realiza de conformidad con la regla III/20 del Convenio SOLAS y establecerá e implantará procedimientos relacionados con la salud, la seguridad y el medio ambiente que abarquen todas las actividades que se llevan a cabo durante dicho servicio y mantenimiento.

1.5 El personal que lleve a cabo el servicio y el mantenimiento, descrito en el párrafo 4.2, tendrá una certificación que se ajuste a las prescripciones de la sección 8 y aplicará las instrucciones y procedimientos sobre salud, seguridad y medio ambiente de la compañía.

2 APLICACIÓN

2.1 Las presentes prescripciones se aplicarán al servicio y el mantenimiento periódicos de:

- .1 botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate y botes de rescate rápidos; y
- .2 dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga y sin carga de los botes salvavidas (incluidos los medios principales y secundarios de los dispositivos de puesta a flote de los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate, botes de rescate rápidos y balsas salvavidas de pescante.

2.2 A los efectos de las presentes prescripciones:

- .1 Por *equipo* se entiende el equipo anteriormente mencionado al que se aplican las prescripciones.

¹ A los efectos de las presentes prescripciones, el término "compañía" es el definido en la regla IX/1.2 del Convenio SOLAS.

- .2 Por *mecanismo de suelta sin carga* se entiende un mecanismo que suelta el bote salvavidas/bote de rescate cuando está a flote o cuando no se ejerce ninguna carga sobre los ganchos.
- .3 Por *mecanismo de suelta con carga* se entiende un mecanismo que suelta el bote salvavidas cuando se ejerce una carga sobre los ganchos.

3 AUTORIZACIÓN

3.1 Las Administraciones se asegurarán de que los exámenes detallados, las pruebas de funcionamiento, las reparaciones y la puesta a punto del equipo se lleven a cabo de conformidad con la regla III/20 del Convenio SOLAS por los proveedores de servicios autorizados por ellas que estén cualificados para esas operaciones para cada marca y tipo de equipo para las que proveen el servicio.

3.2 Los proveedores de servicios que efectúen el examen minucioso, las pruebas de funcionamiento, las reparaciones y la puesta a punto del equipo recibirán autorización para cada marca y tipo de equipo de conformidad con lo dispuesto en la sección 7.

4 NIVELES DE COMPETENCIA Y CERTIFICACIÓN

4.1 El personal de a bordo podrá llevar a cabo inspecciones semanales y mensuales y un mantenimiento rutinario de acuerdo con las especificaciones del manual o los manuales de mantenimiento del equipo bajo la supervisión directa de un oficial superior del buque, de conformidad con el manual o manuales de mantenimiento.

4.2 Todas las demás inspecciones, el mantenimiento y las reparaciones serán llevadas a cabo por personal con la debida formación y certificación para las tareas que se vayan a realizar, de conformidad con lo dispuesto en la sección 8.

4.3 Cuando estas prescripciones exijan la certificación del personal encargado del mantenimiento, dicha certificación será expedida por el proveedor de servicios con arreglo a un sistema establecido para la formación y la certificación, de conformidad con lo dispuesto en la sección 8.

5 INFORMES Y REGISTROS

5.1 La persona que lleve a cabo las tareas de inspección y mantenimiento cumplimentará y firmará debidamente todos los informes y listas de comprobaciones, que también llevarán la firma del representante de la compañía o del capitán del buque.

5.2 A bordo del buque se conservará un registro actualizado de las inspecciones, las reparaciones, el servicio y el mantenimiento.

5.3 Una vez que se hayan completado las reparaciones, los exámenes minuciosos y el mantenimiento anual, el proveedor del servicio que haya efectuado ese trabajo expedirá sin demora una declaración en la que se confirme el buen estado de funcionamiento de los dispositivos del bote salvavidas.

6 PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS DE MANTENIMIENTO Y SERVICIO

6.1 Generalidades

6.1.1 Todo trabajo de inspección, servicio y reparación se realizará con arreglo a lo indicado en los manuales de mantenimiento y en la documentación técnica conexas elaborada por el fabricante o por un organismo alternativo autorizado, de conformidad con lo dispuesto en la sección 7.

6.1.2 A bordo del buque habrá un juego completo de manuales de mantenimiento, junto con la documentación técnica conexas que se especifica en el párrafo 6.1.1, para su uso en todas las operaciones relacionadas con la inspección, el mantenimiento, el ajuste y la reposición de los botes salvavidas y el equipo conexas, como los pescantes y los mecanismos de suelta.

6.1.3 Los manuales de mantenimiento y la documentación técnica conexas mencionada en el párrafo 6.1.1 incluirán, como mínimo, los elementos indicados en las secciones 6.2 a 6.4 y se revisarán y actualizarán periódicamente según sea necesario.

6.2 Examen minucioso anual

6.2.1 Todas las tareas enumeradas en las listas de comprobación para las inspecciones semanales y mensuales también forman parte de la primera fase del examen minucioso anual; cuando lleve a cabo dicho examen, la tripulación del buque realizará las inspecciones en presencia del representante del fabricante o de una persona debidamente capacitada y autorizada para supervisar ese trabajo de conformidad con lo dispuesto en la sección 8.

6.2.2 Los registros de las inspecciones y el mantenimiento de rutina realizados por la tripulación del buque, así como los correspondientes certificados de los dispositivos de puesta a flote y del equipo, estarán disponibles.

6.2.3 En el caso de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), los botes de rescate y los botes de rescate rápidos, se examinarán los siguientes elementos para comprobar que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- .1 estado de la estructura del bote, incluidas las piezas fijas y las sueltas (incluido un examen visual de los límites exteriores de los espacios vacíos, en la medida de lo posible);
- .2 motor y sistema de propulsión;
- .3 sistema de rociadores, si lo lleva;
- .4 sistema de suministro de aire, si lo lleva;
- .5 sistema de maniobra;
- .6 sistema de suministro de energía;
- .7 sistema de achique;
- .8 disposiciones de las defensas/deslizaderas; y
- .9 sistema de adrizamiento del bote de rescate, si lo lleva.

6.2.4 En el caso del aparejo de suelta del bote salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), los botes de rescate, los botes de rescate rápidos y balsas salvavidas, se examinarán los siguientes elementos para comprobar que su estado² y funcionamiento son satisfactorios tras realizar la prueba anual del freno del chigre con el bote vacío o con una carga equivalente, tal como se prescribe en el párrafo 6.3.1:

- .1 funcionamiento de los dispositivos de activación del aparejo de suelta;
- .2 juego excesivo (tolerancias);
- .3 sistema de enclavamiento hidrostático, si lo lleva;
- .4 cables de control y suelta; y
- .5 fijación del gancho.

- Notas:**
- 1 El montaje y el mantenimiento de los aparejos de suelta son operaciones críticas para garantizar el funcionamiento seguro de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate, botes de rescate rápidos y balsas salvavidas de pescante. Todas las operaciones de inspección y mantenimiento de este equipo se realizarán con la mayor atención.
 - 2 No se realizará ninguna operación de mantenimiento ni de ajuste del aparejo de suelta cuando los ganchos estén soportando peso.

6.2.5 La prueba de funcionamiento del aparejo de suelta con carga de los botes salvavidas y botes de rescate de pescante se llevará a cabo tal como sigue:

- .1 colocar el bote parcialmente en el agua de modo que el peso del bote descansa en gran parte en las tiras y no se active el sistema de enclavamiento hidrostático, si lo hay;
- .2 activar el aparejo de suelta con carga;
- .3 reposicionar el aparejo de suelta con carga; y
- .4 examinar el aparejo de suelta y la sujeción del gancho para asegurarse de que el gancho está completamente reposicionado y no se ha producido ningún daño.

6.2.6 La prueba de funcionamiento del aparejo de suelta sin carga de los botes salvavidas y botes de rescate de pescante se llevará a cabo tal como sigue:

- .1 poner el bote completamente a flote;
- .2 activar el aparejo de suelta sin carga;

² Para este fin se pueden utilizar ostas colgantes, que no deberían estar conectadas en ningún otro momento como cuando el bote está normalmente estibado o durante los ejercicios de formación. El aparejo de suelta ha de examinarse antes de someterlo a la prueba de funcionamiento y ha de volver a examinarse después de dicha prueba y de la prueba dinámica del freno del chigre. Se pondrá cuidado especial en que no se produzcan daños durante la prueba del freno del chigre, particularmente en la fijación del gancho.

- .3 reposicionar el aparejo de suelta sin carga; y
- .4 volver a poner el bote en su posición de estiba y dejarlo listo para ser utilizado.

Durante la prueba, antes de izar el bote, se comprobará que el aparejo de suelta se ha reposicionado debidamente. Las últimas operaciones se realizarán sin ninguna persona a bordo.

6.2.7 La prueba de funcionamiento del aparejo de suelta del bote salvavidas de caída libre se llevará a cabo tal como sigue:

- .1 engranar los dispositivos para la prueba sin poner a flote el bote salvavidas, tal como prescribe el párrafo 4.7.6.4 del Código IDS, según las instrucciones de funcionamiento del fabricante;
- .2 garantizar que el operario esté adecuadamente sentado y sujeto en el asiento desde el que se activa el mecanismo de suelta;
- .3 activar el mecanismo de suelta para liberar el bote;
- .4 reposicionar el bote en su posición de estiba;
- .5 repetir los procedimientos mencionados en .2 a .4 *supra* utilizando el mecanismo de suelta auxiliar, cuando proceda;
- .6 retirar los dispositivos para la prueba sin poner a flote el bote salvavidas, tal como prescribe el párrafo 4.7.6.4 del Código IDS; y
- .7 verificar que el bote salvavidas está listo en su posición de estiba para ponerlo a flote.

6.2.8 La prueba de funcionamiento del aparejo de suelta automática de las balsas salvavidas de pescante se llevará a cabo tal como sigue:

- .1 soltar manualmente el gancho con una carga de 150 kg;
- .2 soltar automáticamente el gancho con un peso simulado de 200 kg cuando se arría al suelo; y
- .3 examinar el aparejo de suelta y la sujeción del gancho para asegurarse de que el gancho está completamente reposicionado y no se ha producido ningún daño.

Si se utiliza una balsa para la prueba, en lugar de un peso simulado, el aparejo de suelta automática soltará la balsa cuando esté a flote.

6.2.9 En el caso del pescante de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), los botes de rescate, los botes de rescate rápidos y las balsas salvavidas, se examinarán los siguientes elementos a fin de asegurarse de que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- .1 estructura del pescante, en particular por lo que respecta a signos de corrosión, desalineación, deformación y juego excesivo;

- .2 cables y poleas; posibles daños, tales como cocas y corrosión;
- .3 lubricación de los cables, poleas y piezas móviles; y
- .4 si procede:
 - .1 funcionamiento de los interruptores de fin de recorrido;
 - .2 sistemas de energía acumulada; y
 - .3 sistemas hidráulicos.

6.2.10 En el caso del chigre de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), los botes de rescate, los botes de rescate rápidos y balsas salvavidas, se examinarán los siguientes elementos a fin de asegurarse de que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- .1 inspección del sistema de freno y apertura del freno, cuando sea posible;
- .2 cambio de las zapatas del freno, si es necesario;
- .3 base del chigre; y
- .4 si procede:
 - .1 sistema de telemando; y
 - .2 sistema de suministro eléctrico.

6.3 Prueba dinámica del freno del chigre de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate, botes de rescate rápidos y balsas salvavidas

6.3.1 La prueba anual de funcionamiento se realizará mediante el arriado de la embarcación vacía o con una carga equivalente. Cuando la embarcación haya alcanzado su máxima velocidad de arriado, y antes de que entre en el agua, se frenará bruscamente.

6.3.2 La prueba quinquenal de funcionamiento se realizará mediante el arriado de la embarcación con una carga de prueba que represente 1,1 veces el peso de la embarcación con la asignación completa de personas y equipo, o una carga equivalente. Cuando la embarcación haya alcanzado su máxima velocidad de arriado, y antes de que entre en el agua, se frenará bruscamente.

6.3.3 Después de realizar estas pruebas se volverán a inspeccionar³ las piezas estructurales que se hayan sometido a esfuerzos, de ser posible.

³ Al cargar la embarcación para esta prueba, se deberían tomar precauciones para garantizar que la estabilidad de la embarcación no se vea perjudicada por efectos de superficie libre ni por la elevación del centro de gravedad.

6.4 Examen de los aparejos de suelta de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate, botes de rescate rápidos y balsas salvavidas

El examen de los aparejos de suelta incluirá:

- .1 el desmontaje de los ganchos de suelta;
- .2 los exámenes de las tolerancias y las prescripciones de proyecto;
- .3 el ajuste de los aparejos de suelta después de que se hayan montado;
- .4 las pruebas de funcionamiento con arreglo a las especificaciones anteriores y con una carga que se ajuste a lo dispuesto en las reglas III/20.11.2.3 y III/20.11.3.3 del Convenio SOLAS; y
- .5 las comprobaciones de que las piezas importantes no tienen defectos ni fisuras.⁴

7 CONDICIONES PARA LA AUTORIZACIÓN DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE LOS BOTES SALVAVIDAS (INCLUIDOS LOS BOTES SALVAVIDAS DE CAÍDA LIBRE), BOTES DE RESCATE Y BOTES DE RESCATE RÁPIDOS, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA

7.1 La autorización prescrita en el párrafo 3.2 incluirá, como mínimo:

- .1 empleo y documentación del personal en posesión de un título de conformidad con una norma reconocida nacional, internacional o del sector, según proceda, o un programa de titulación establecido del fabricante del equipo. En cualquier caso, el programa de titulación cumplirá con lo prescrito en la sección 8 para cada marca y tipo de equipo para el que se debe proveer el servicio;
- .2 disponibilidad de herramientas suficientes y, en particular, de toda herramienta especificada en las instrucciones del fabricante del equipo, incluidas las herramientas portátiles necesarias para el trabajo que se llevará a cabo a bordo del buque;
- .3 acceso a las piezas y accesorios adecuados especificados para reparar botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate y botes de rescate rápidos, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta, según proceda;
- .4 para el trabajo de mantenimiento y reparación que incluya el desmontaje o el ajuste de mecanismos de suelta con carga y del chigre del pescante, disponibilidad de las instrucciones del fabricante del equipo; y
- .5 sistema de calidad documentada y debidamente certificada, que abarque, como mínimo, lo siguiente:
 - .1 código de conducta para el personal que participe en la actividad pertinente;
 - .2 mantenimiento y calibración del equipo;

⁴ Las técnicas de examen no destructivo, tales como los líquidos penetrantes, pueden resultar adecuadas.

- .3 programas de formación para el personal;
- .4 supervisión y verificación para garantizar el cumplimiento de los procedimientos operacionales;
- .5 registro y notificación de la información;
- .6 gestión de calidad de las filiales y los agentes;
- .7 preparación del trabajo; y
- .8 examen periódico de los procedimientos de proceso de trabajo, quejas, medidas correctivas y expedición, mantenimiento y control de documentos.

Nota: Se consideraría aceptable un sistema de calidad documentado que cumpla las prescripciones de la versión más reciente de la serie de normas ISO 9000 y que abarque los aspectos anteriormente mencionados.

7.2 Las Administraciones organizarán inspecciones periódicas de los proveedores de servicios para garantizar que el trabajo sigue realizándose de conformidad con estas prescripciones y retirarán la autorización de los proveedores de servicios que no las cumplan. Para los proveedores de servicios situados en otros países, la Administración podrá aceptar o reconocer a los proveedores de servicios autorizados, verificados o inspeccionados por los inspectores designados para esos fines u organizaciones reconocidas o por otros Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

7.3 Las Administraciones garantizarán que la información referente a la autorización de los proveedores de servicios para el equipo se pone a disposición de la gente de mar.

7.4 Las Administraciones podrán autorizar proveedores de servicios que no sean fabricantes de equipo basándose en una autorización previa para el equipo y/o en conocimientos especializados demostrados como proveedor de servicios autorizado.

7.5 Las prescripciones de esta sección serán igualmente aplicables a los fabricantes cuando actúen como proveedores de servicios.

8 PRESCRIPCIONES SOBRE LA TITULACIÓN DEL PERSONAL ENCARGADO DEL SERVICIO Y MANTENIMIENTO DE LOS BOTES SALVAVIDAS (INCLUIDOS LOS BOTES SALVAVIDAS DE CAÍDA LIBRE), BOTES DE RESCATE Y BOTES DE RESCATE RÁPIDOS, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA

8.1 El personal encargado de realizar las tareas especificadas en el párrafo 4.2 estará en posesión de un título expedido por el proveedor de servicios de conformidad con el programa de titulación basado en las disposiciones siguientes.

8.2 Instrucción y formación

8.2.1 La instrucción y formación que el personal debe tener para optar a la titulación inicial se impartirá solamente al personal con la debida competencia o conocimientos especializados demostrados. La formación específica incluirá, como mínimo:

- .1 las normas y reglas pertinentes, incluidos los convenios internacionales;

- .2 el proyecto y la construcción de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate y botes de rescate rápidos, incluidos los aparejos de suelta con carga y los dispositivos de puesta a flote;
- .3 las causas de los accidentes con botes salvavidas y botes de rescate;
- .4 la instrucción y la formación práctica en los procedimientos especificados en la sección 6 con respecto a los cuales desea obtenerse la titulación;
- .5 los procedimientos detallados para el examen a fondo, las pruebas operacionales, la reparación y la puesta a punto de los botes salvavidas (incluidos los botes salvavidas de caída libre), botes de rescate y botes de rescate rápidos, los dispositivos de puesta a flote y los aparejos de suelta con carga, según corresponda;
- .6 los procedimientos para la presentación de un informe sobre el servicio y una declaración de buen estado, basados en el párrafo 5.3; y
- .7 cuestiones laborales, de salud y seguridad al llevarse a cabo actividades a bordo.

8.2.2 La instrucción y formación del personal incluirá formación técnica práctica en operaciones de mantenimiento e inspecciones reales con el equipo para cuyo servicio y mantenimiento vaya a expedirse el título correspondiente al personal. La formación técnica abarcará, además, el montaje y desmontaje, el funcionamiento correcto y el ajuste del equipo. Las clases de formación se complementarán con experiencia sobre el terreno en las operaciones con respecto a las cuales desea obtenerse el título, bajo la supervisión de una persona con experiencia y en posesión de un título.

8.2.3 Antes de la expedición del título correspondiente, se realizará una prueba de competencia técnica con el equipo para cuyo servicio y mantenimiento vaya a expedirse dicho título.

8.3 Periodo de validez del título y formación de actualización

8.3.1 Una vez completada la formación y la evaluación de la competencia, se expedirá un título en el que se indique el nivel de la cualificación y el alcance del mismo (por ejemplo, las marcas y tipos de equipo). La fecha de expiración se indicará claramente en el título. Dicha fecha no sobrepasará tres años a partir de la fecha de expedición del título.

8.3.2 Para renovar el título se realizará una evaluación de la competencia y un curso de actualización de la formación, basado en dicha evaluación, según corresponda.

ANEXO 32

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

Regla 3

Definiciones

- 1 Se añade el nuevo párrafo 25 siguiente a continuación del párrafo 24 actual:

"25 *Prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos:* las prescripciones sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, botes de rescate y botes de rescate rápidos, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta, adoptadas por el Comité de seguridad marítima de la Organización mediante la resolución MSC.[...(...)], tal como la enmiende la Organización, a condición de que tales enmiendas sean adoptadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente convenio relativas a los procedimientos de enmienda del anexo, excepto el capítulo I."

Regla 20

Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección

- 2 En el párrafo 3.1 se suprime el texto "basándose en las directrices elaboradas por la Organización y".

- 3 Se sustituye el título del párrafo 11 por el texto siguiente:

"11 Servicio periódico de los botes salvavidas, botes de rescate y botes de rescate rápidos, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta".

- 4 Se sustituye el párrafo 11.2 por el texto siguiente:

"11.2 Los aparejos de suelta de los botes salvavidas o los botes de rescate, incluidos los aparejos de suelta de los botes de rescate rápidos y los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre:

- .1 serán objeto de mantenimiento de conformidad con las instrucciones para el mantenimiento a bordo prescritas en la regla 36;
- .2 serán objeto de un examen minucioso y de una prueba operacional durante los reconocimientos anuales prescritos en las reglas I/7 y I/8, por personal debidamente capacitado y familiarizado con el sistema;
- .3 en el caso de los aparejos de suelta con carga, se someterán a una prueba de funcionamiento con una carga equivalente a 1,1 veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y equipo cada vez que se examine el aparejo de suelta. El examen y la prueba se llevarán a cabo, como mínimo, una vez cada cinco años;¹ y

¹ Véase la Recomendación sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.689(17). En el caso de los dispositivos de salvamento instalados a bordo el 1 de julio de 1999 o posteriormente, véase la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución MSC.81(70).

- .4 independientemente de lo indicado en el apartado .3 anterior, la prueba de funcionamiento de los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre se realizará, ya sea mediante la puesta a flote por caída libre del bote salvavidas, que llevará a bordo únicamente la tripulación necesaria para su manejo, o mediante una puesta a flote simulada realizada de acuerdo con las directrices elaboradas por la Organización.²"

5 Se añaden los nuevos párrafos 11.4 y 11.5 a continuación del párrafo 11.3:

"11.4 Los botes salvavidas o botes de rescate, incluidos los botes de rescate rápidos:

- .1 serán objeto de mantenimiento de conformidad con las instrucciones para el mantenimiento a bordo prescritas en la regla 36; y
- .2 serán objeto de un examen minucioso y de una prueba operacional durante los reconocimientos anuales prescritos en las reglas I/7 y I/8, por personal debidamente capacitado y familiarizado con el sistema.

11.5 El servicio y mantenimiento periódicos prescritos en los párrafos 11.1 a 11.4 y distintos de la inspección semanal y mensual prescrita en los párrafos 6 y 7 de la presente regla se llevarán a cabo de conformidad con las prescripciones relativas al servicio y mantenimiento periódicos."

² Véanse las Directrices sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono del buque por medio de botes salvavidas (MSC.1/Circ...).

ANEXO 33

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)

Capítulo II Dispositivos individuales de salvamento

Sección 2.2: Chalecos salvavidas

1 Se enmienda el párrafo 2.2.1.6 de modo que diga lo siguiente:

"2.2.1.6 Cuando se sometan a prueba de conformidad con las recomendaciones de la Organización con 12 personas como mínimo, los chalecos salvavidas para adultos tendrán flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para:

- .1 mantener la boca de una persona agotada o inconsciente a una altura media no inferior al promedio indicado en el DPR para adultos menos 10 mm;
- .2 dar la vuelta en el agua al cuerpo de una persona inconsciente que esté boca abajo, hasta que la boca quede fuera del agua en un tiempo medio no superior al del DPR más un segundo, sin que el número de personas a las que su chaleco salvavidas no haya dado vuelta exceda el del correspondiente al DPR;
- .3 inclinar el cuerpo hacia atrás, desde la posición vertical, con un ángulo medio del torso no inferior al del DPR menos 10°;
- .4 levantar la cabeza sobre la horizontal respecto de un ángulo medio de inclinación hacia arriba (de la cabeza) no inferior al del DPR menos 10°; y
- .5 colocar a todos los sujetos de la prueba que sea posible en una posición estable boca arriba, después de haber estado éstos desestabilizados al flotar en la posición fetal, al igual que ocurre al probar el DPR siguiendo el mismo procedimiento."

2 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 2.2.1.8.4, 2.2.1.8.5 y 2.2.1.8.6 después del párrafo 2.2.1.8.3 existente y se suprime la "y" al final del párrafo 2.2.1.8.2:

- "4 los bebés estarán exentos de las pruebas de caída y salto;
- .5 por lo que respecta a los niños, cinco de los nueve individuos realizarán las pruebas de caída y salto; y
- .6 en lugar de lo dispuesto en el párrafo 2.2.1.8.5, las personas podrán sustituirse por maniqués."

ANEXO 34

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS PRUEBAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (RESOLUCIÓN MSC.81(70))

PARTE 1 – Pruebas de prototipo de los dispositivos de salvamento

Sección 2: Chalecos salvavidas

- 1 En el párrafo 2.6, se sustituye la primera oración por el texto siguiente:

"Las pruebas indicadas en los párrafos 2.6.1 a 2.6.7 se deberían efectuar con ocho muestras de cada uno de los materiales de flotabilidad para chalecos salvavidas. Se prepararán otras cuatro muestras de cada uno de los materiales de flotabilidad para chalecos salvavidas para la prueba especificada en el párrafo 2.6.8."
- 2 Se modifica el párrafo 2.7.2.3 de modo que diga lo siguiente:

".3 como mínimo un hombre deberá pertenecer al grupo de menor y mayor peso y una mujer deberá pertenecer al grupo de menor peso y una mujer deberá pesar más de 80 kg y medir más de 1,8 m;"
- 3 Se añade la siguiente oración al final del párrafo 2.8.1:

"En la misma jornada se realizará cada prueba de los chalecos salvavidas considerados y de los DPR pertinentes."
- 4 En el párrafo 2.8.4, se añade el texto siguiente tras la segunda oración:

"Antes de efectuarse las mediciones previstas en los párrafos 2.8 y 2.9, deberá comprobarse que el DPR sea de la talla del sujeto y que éste se lo haya colocado y ajustado correctamente, corrigiéndosele cuando sea necesario."
- 5 En el párrafo 2.8.7.1, se añade "más un segundo" tras "del tiempo medio correspondiente al DPR".
- 6 En el párrafo 2.8.7.2, se añade al final la expresión "menos 10 mm".
- 7 En el párrafo 2.8.7.3, se sustituye "menos 5°" por "menos 10°".
- 8 En el párrafo 2.8.7.4, se suprime el término "(cabeza)" y sustitúyase "menos 5°" por "menos 10°."
- 9 Se modifica el párrafo 2.8.9.1 de modo que diga lo siguiente:

".1 hará subir a la superficie al sujeto de la prueba, con la cabeza hacia arriba, y con una distancia media de la boca al agua para todos los sujetos no inferior al promedio del chaleco salvavidas, determinado en las mediciones del equilibrio estático de conformidad con lo dispuesto en 2.8.6 menos 15 mm;"

- 10 Se añade la siguiente oración al final del párrafo 2.9:
- "Se podrán modificar las pruebas cuando estén destinadas a niños menores de 12 años que no se sientan seguros en el agua, a fin de garantizar la seguridad y colaboración."
- 11 En el párrafo 2.9.1.5 se suprime la expresión "chalecos salvavidas para bebés".
- 12 Al final del párrafo 2.9.2.1 se añade la expresión "más un segundo".
- 13 Al final del párrafo 2.9.2.2 se añade la expresión "menos 10 mm".
- 14 En el párrafo 2.9.2.4 se suprime el término "(cabeza)".
- 15 Se sustituye la primera oración del párrafo 2.9.3 por el texto siguiente:
- "Los chalecos salvavidas para bebés deberán cumplir las prescripciones de los párrafos 2.9.2.1 y 2.9.2.2, y, las prescripciones relativas al ángulo del torso, el ángulo de inclinación hacia arriba y la movilidad podrán ser menos rigurosas, si es necesario, a fin de:"

Anexo 1

Proyecto y construcción del dispositivo de prueba de referencia (DPR) para adultos

- 16 Se sustituye el anexo 1 por el texto siguiente:

"1 GENERALIDADES

El DPR para adultos se usará sólo como norma de referencia para presentar el nivel óptimo de rendimiento en el agua de un chaleco salvavidas prescrito en el Convenio, y no se considera representativo de ningún otro rendimiento prescrito para chalecos salvavidas. El DPR para adultos está proyectado para personas con un perímetro torácico de 700 mm a 1 350 mm, y para ser cómodo de llevar como dispositivo no reversible, de modo que el portador pueda distinguir fácilmente la parte interna de la parte externa del mismo, aun cuando las condiciones de iluminación sean reducidas. El DPR para adultos está fabricado con dos tipos de espuma flotante, en forma de chaleco y con una funda de tejido de nailon resistente sujeto al cuerpo mediante cinchas de 25 mm, con cierres y ajustes. En lugar de costuras, la funda utiliza cremalleras para albergar en su interior la espuma y facilitar así la extracción de las piezas de espuma para comprobar su flotabilidad y sustituirlas o complementarlas en caso de que excedan de los márgenes de tolerancia. Se utilizan sujeciones a base de ganchos o lazos para mantener en su sitio los paneles de espuma y evitar que se desplacen dentro de la funda.

2 MATERIALES

Todos los materiales utilizados cumplen la norma ISO 12402-7.

2.1 Prescripciones sobre la espuma

El rendimiento del DPR depende de que la espuma plástica utilizada tenga las debidas características de rigidez, forma y flotabilidad.

2.1.1 *Rigidez*

Se utiliza espuma de dos tipos de rigidez, una es espuma blanda y la otra rígida. Se realiza una prueba de flexión sobre dos puntos para determinar si el material es adecuado para el uso al que se destina. La figura A.20 indica los detalles de la instalación de prueba y el cuadro A.1 muestra los valores específicos medidos. Para seleccionar, en cada caso, el tipo de espuma, véanse los cuadros A.2 y A.3. Para medir la flexión central en un panel de espuma de la sección transversal especificada ($a \times b$) y de 110 mm de ancho, centrar el panel entre las dos superficies horizontales, iguales y paralelas, separadas por la distancia especificada (c), y a continuación cargar una masa de la anchura indicada. Obsérvese que la longitud de la carga debe ser de 110 mm como mínimo de forma que, cuando se coloque sobre los paneles de espuma, cubra toda su anchura. Se acepta que la carga sobrepase la anchura del panel de espuma, siempre que esté centrada sobre el panel, es decir, que las partes que sobrepasan los costados del panel de espuma tengan las mismas dimensiones. Medir la flexión en el punto central de la parte inferior del panel de espuma, una vez transcurridos 30 segundos desde la colocación de la carga sobre el panel.

2.1.2 *Forma*

La forma de cada componente de espuma se especifica en las figuras A.27 a A.30. En cuanto a las dimensiones, véanse los cuadros A.2 y A.4.

2.1.3 *Flotabilidad*

La flotabilidad de proyecto total de las piezas de relleno de espuma es de 149 N. El cuadro A.3 indica las características de la espuma, la flotabilidad de cada elemento y sus tolerancias, y la distribución de flotabilidad general que debe verificarse cuando se utiliza el DPR para ensayos de homologación.

2.2 **Otras prescripciones relativas a los componentes**

Véase el cuadro A.2.

3 **CONSTRUCCIÓN**

La construcción y montaje del dispositivo deben realizarse según se indica en los cuadros A.2 a A.5, figuras A.1 a A.19 y en las figuras A.21 a A.36. Se permite una tolerancia de ± 6 mm por el corte y cosido del tejido. También se permite una tolerancia de ± 6 mm por el corte de la espuma, si bien se deben satisfacer las prescripciones de flotabilidad del cuadro A.3.

3.1 **Costuras**

3.1.1 Las tolerancias de las costuras son de 13 mm, a menos que se indique lo contrario. Todas las costuras estructurales son de una puntada de tipo punto de cadeneta, de modo que la costura no se descosa cuando se aplica una fuerza en la dirección de la costura en cualquiera de los hilos que la forman. La densidad de la costura debe ser de 7 a 12 puntadas por cada 25 mm de largo de la costura. La costura de sujeción de las cinchas en forma de cruz es de 15 mm \times 18 mm, a menos que se indique lo contrario. El punto de refuerzo de las cinchas es de 15 mm \times 2 mm.

3.1.2 En la costura de cierre de la sección posterior del forro exterior e interior, los bordes del tejido están doblados y cosidos, de forma que no se deshilache. Los bordes de las cinchas deben estar termosellados.

3.1.3 Las lengüetas de los extremos de la correa de la cintura se cosen doblando dos veces 40 mm de material a 19 mm del final de los pliegues, con refuerzos cosidos en forma de cruz o en ángulo recto.

3.1.4 Las cremalleras se cosen al tejido doblando 13 mm el borde sin rematar del mismo, alineando el pliegue con el centro de la cremallera cerrada, y respunteando a través de las dos capas del tejido y de la cinta de la cremallera. La línea de costura debería estar suficientemente alejada de los dientes o de la espiral de la cremallera, de modo que no interfiera en su funcionamiento.

3.2 Montaje de la funda de tejido

La funda de tejido se monta tal como se describe a continuación, de conformidad con las dimensiones establecidas en las figuras A.31 a A.33 y el cuadro A.4.

3.2.1 Montaje de la cubierta interior

3.2.1.1 Fíjense los retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 1 (componente 1.7) al lado "erróneo" (interno) de cada lóbulo del tejido de la cubierta interior (componente 1.3).

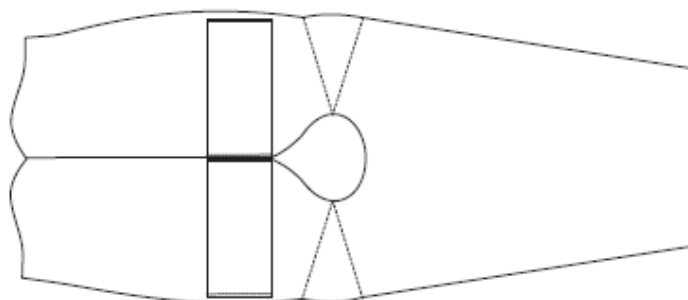


Figura A.1: Localización de los retenes interiores del tejido

3.2.1.2 Tal como se ilustra en la figura A.2, cósanse las sujeciones de gancho y lazo (componente 4) a los lados opuestos de los retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 2 (componente 1.8).

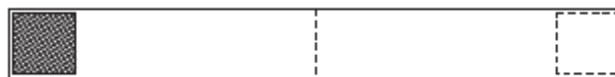


Figura A.2: Orientación de las sujeciones de gancho y lazo

3.2.1.3 Dóblense a la mitad los retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 2 (componente 1.8) y cósanse a la tolerancia de la costura del borde interior del lado "erróneo" (interno) del tejido de la cubierta interior (componente 1.3). Cósase un retén del tejido a cada lóbulo del tejido de la funda frontal, con las sujeciones de gancho y lazo (componente 4) hacia arriba y orientadas hacia el borde exterior del tejido de la cubierta interior. Dóblese hasta 13 mm el borde inferior de la cubierta dorsal, y respúntese.

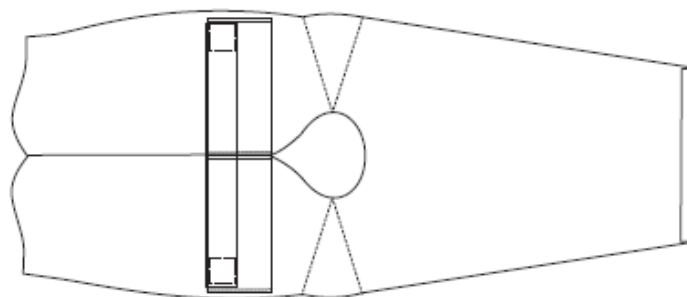


Figura A.3: Ubicación de los retenes del tejido

3.2.1.4 Fíjese una cincha de la trabilla negra (componente 3.5), de 89 mm, a cada lóbulo del lado "correcto" (externo) del tejido de la cubierta interior. Únase las pinzas de los hombros.

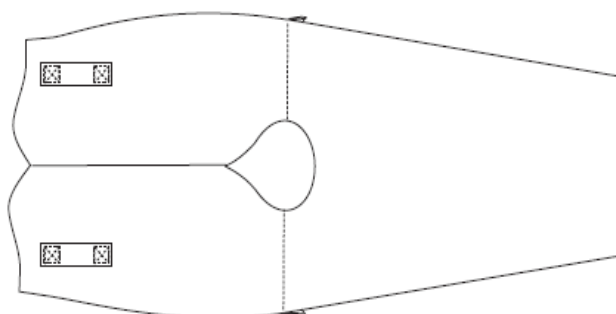


Figura A.4: Cubierta interior ultimada

3.2.2 Montaje de la cubierta del cuello

3.2.2.1 Fíjese la cincha de la fijación al cuello amarilla (componente 3.6) a la cubierta interior del cuello (componente 1.5), colocando un parche de refuerzo (componente 1.6) bajo el tejido, rematado a ambos costados, tal como se ilustra en la figura A.5. La cincha debería estar ubicada en el centro del tejido, formando una curva de 254 mm, medida desde el extremo de uno de los remates hasta el extremo del otro.

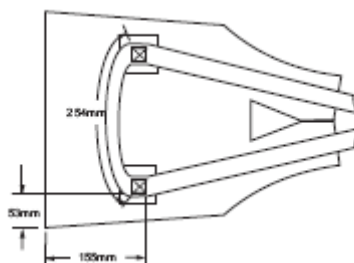


Figura A.5: Fijación al cuello de la cubierta del cuello

3.2.2.2 Cósase la cremallera de 280 mm (componente 6.5) al tejido de la cubierta exterior e interior del cuello (componente 1.5), tal como se ilustra en la figura A.6.

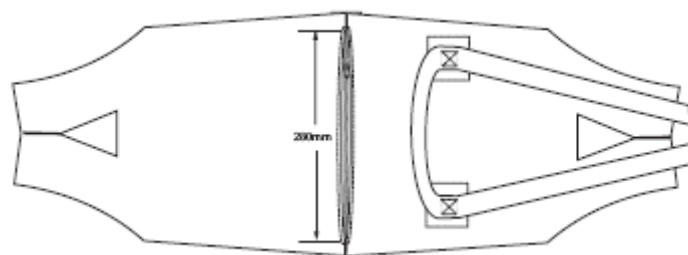


Figura A.6: Unión de la cubierta exterior e interior del cuello

3.2.2.3 Juntando los lados "correctos" (externos) del tejido, únanse los lados del tejido de la cubierta exterior e interior del cuello (componente 1.5) por los costados y en torno a la abertura del cuello. A fin de permitir el acceso a la pieza de relleno de espuma del cuello, absténgase de unir el tejido en los extremos de la cremallera. Doble hacia afuera el costado derecho de la cubierta del cuello.

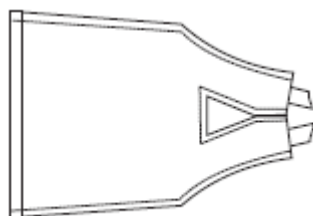


Figura A.7: Cubierta del cuello ultimada

3.2.3 Montaje de la cubierta exterior

3.2.3.1 Fíjese a cada hombro una cincha de la trabilla negra (componente 3.4), de 76 mm, en el lado "correcto" (externo) del tejido de la funda exterior frontal (componente 1.1), mediante costuras de refuerzo dobles en cada extremo, creando así una abertura en forma de curva de 40 mm.

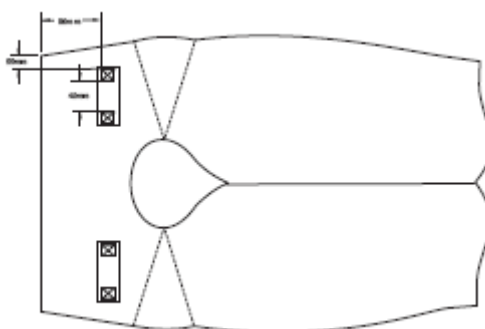


Figura A.8: Unión de las curvas de los hombros

3.2.3.2 Cósase la cremallera de 370 mm (componente 6.6) a la cubierta exterior dorsal (componente 1.2) y a la funda exterior frontal (componente 1.1), tal como se ilustra en la figura A.9. Dóblese hasta 13 mm el borde inferior de la cubierta dorsal y respúntese.

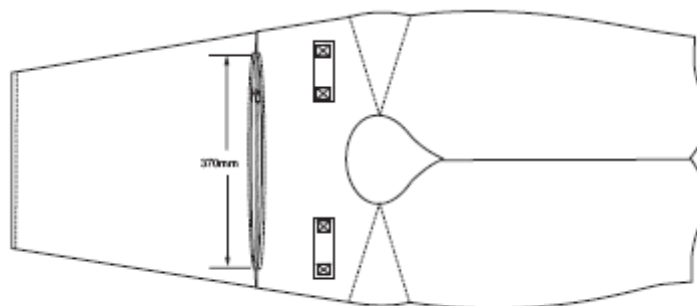


Figura A.9: Cubierta exterior terminada

3.2.4 Unión del cuello a la funda exterior frontal

Únanse las pinzas de los hombros a la funda exterior frontal (componente 1.1). Pásese la cincha de la fijación al cuello amarilla (componente 3.6) a través de las tiras negras de los hombros (componente 3.4), con la curva del cuello orientada hacia el tejido de la funda. Cósense las lengüetas del tejido de la cubierta del cuello a las costuras del cuello.

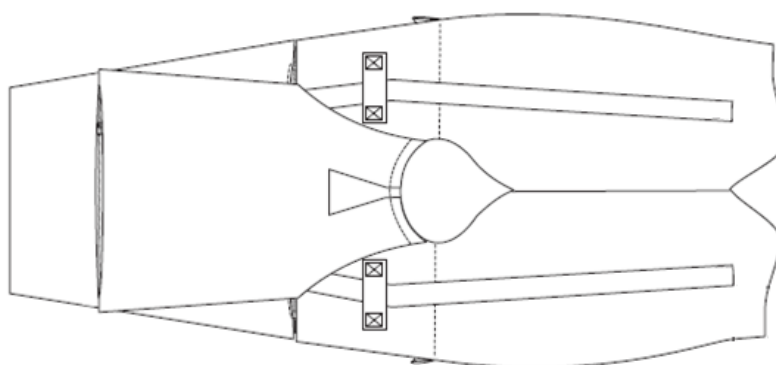
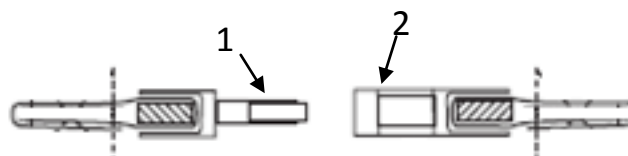


Figura A.10: Unión del cuello a la funda exterior frontal

3.2.5 Montaje y colocación de los accesorios

3.2.5.1 Colóquense las hebillas de las tiras pectorales pasando la cincha de la tira pectoral negra (componente 3.1), de 127 mm, a través de las hebillas macho y hembra (componente 6.1) y cósense, tal como se ilustra en la figura A.11.

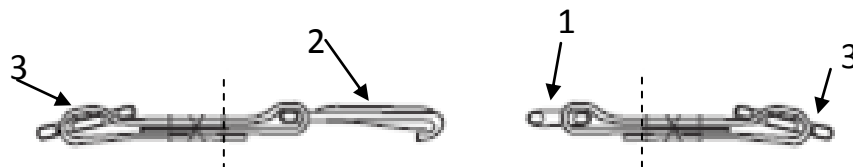


Leyenda

- 1 Hebilla macho
- 2 Hebilla hembra

Figura A.11: Colocación de las hebillas de las tiras pectorales

3.2.5.2 Colóquense las correas de la cintura pasando la cincha de la correa de la cintura negra (componente 3.3), de 203 mm, a través de los deslizadores ajustadores (componente 6.2), el mosquetón (componente 6.3) y el anillo en forma de D (componente 6.4), y cósanse tal como se ilustra en la figura A.12.



Leyenda

- 1 Anillo en forma de D
- 2 Mosquetón
- 3 Deslizador ajustador

Figura A.12: Colocación de las correas de la cintura

3.2.5.3 Pásese el costado izquierdo de la cincha de la fijación al cuello amarilla (componente 3.6) a través de la hebilla macho de la tira pectoral. Mediante un refuerzo del tejido (componente 1.6) ubicado en el lado "erróneo" (interno) del tejido de la funda exterior frontal (componente 1.1), fíjese con costura en cruz la hebilla de la tira pectoral a la cincha de la fijación al cuello amarilla y al tejido de la funda. Repítase el proceso en el costado derecho de la cincha, pasándolo a través de la hebilla hembra de la tira pectoral.

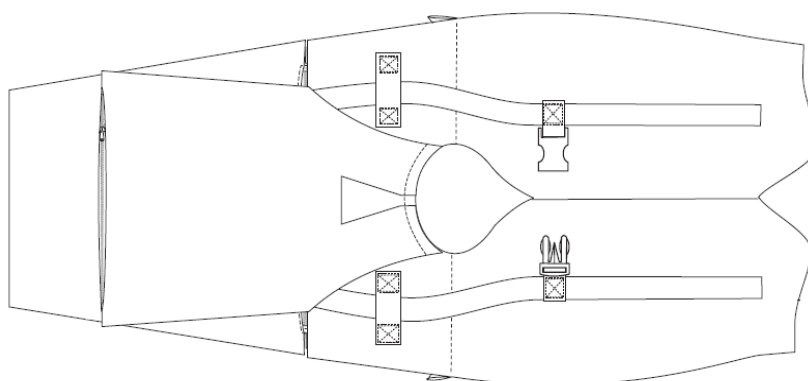


Figura A.13: Colocación de las hebillas de las tiras pectorales

3.2.5.4 Pásese el costado izquierdo de la cincha de la fijación al cuello amarilla (componente 3.6) a través de la correa de la cintura del mosquetón. Con costura en cruz, únase la correa de la cintura a la cincha de la fijación al cuello amarilla y al tejido de la funda exterior frontal (componente 1.1). Repítase el proceso en el costado derecho de la cincha, pasándolo a través de la correa de la cintura del anillo en forma de D.

3.2.5.5 Cósase la cincha de la fijación al cuello amarilla a la parte exterior de la funda, entre las dos hebillas de cada costado frontal, formando un rectángulo.

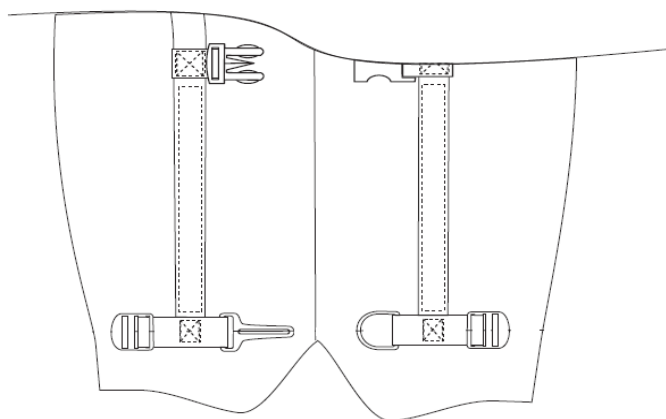


Figura A.14: Colocación de las tiras pectorales y de la correa de la cintura

3.2.6 Unión de las cubiertas interior y exterior

3.2.6.1 Únase, por ambos costados, el tejido de la cubierta interior (componente 1.3) al tejido de la funda exterior frontal y de la cubierta exterior dorsal (componentes 1.1 y 1.2), cosiendo una cremallera de 440 mm (componente 6.7) al borde externo de cada costado frontal.

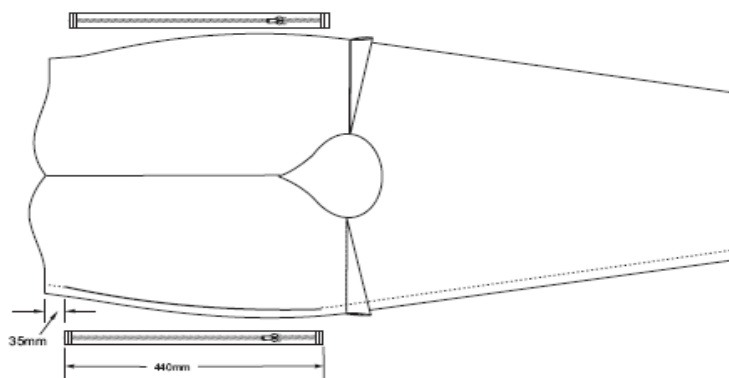


Figura A.15: Unión del tejido de la cubierta interior y exterior

3.2.6.2 Colóquese un cartabón central (componente 1.4) entre los lóbulos izquierdo y derecho del tejido de la cubierta exterior, para luego unirlos a la cubierta interior. La costura que resulte de unir los bordes externos debería estar centrada en el extremo del cartabón, cuya parte cónica confluirá en un punto a medida que se aproxime a la curva del cuello, tal como se ilustra en la figura A.16.

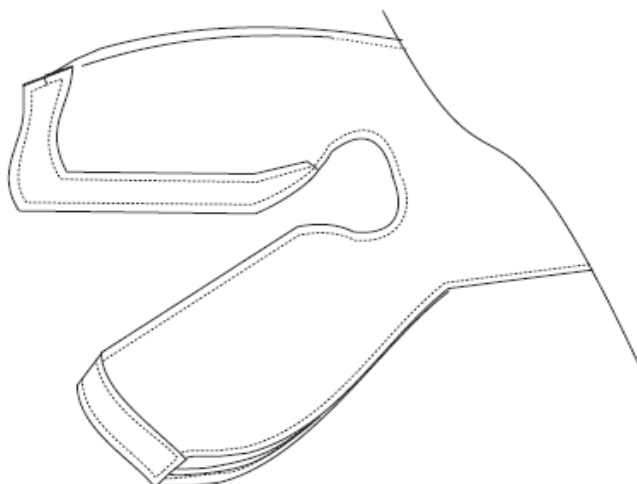


Figura A.16: Unión de la cubierta interior y exterior con el cartabón central

3.2.7 Acabado

3.2.7.1 Doble hacia afuera el costado derecho de la cubierta. Fije a la cubierta dorsal la cincha de la correa de la cintura negra (componente 3.3), de 1 867 mm, con tres remates, uno situado en el centro del tejido y los restantes en las esquinas del mismo. Con costura en cruz, remate los extremos libres de la cincha, una vez los haya plegado doblemente. Pespúntese 80 mm a través de las cubiertas dorsales interior y exterior, desde la cremallera de acceso de la pieza de espuma (componente 6.6).

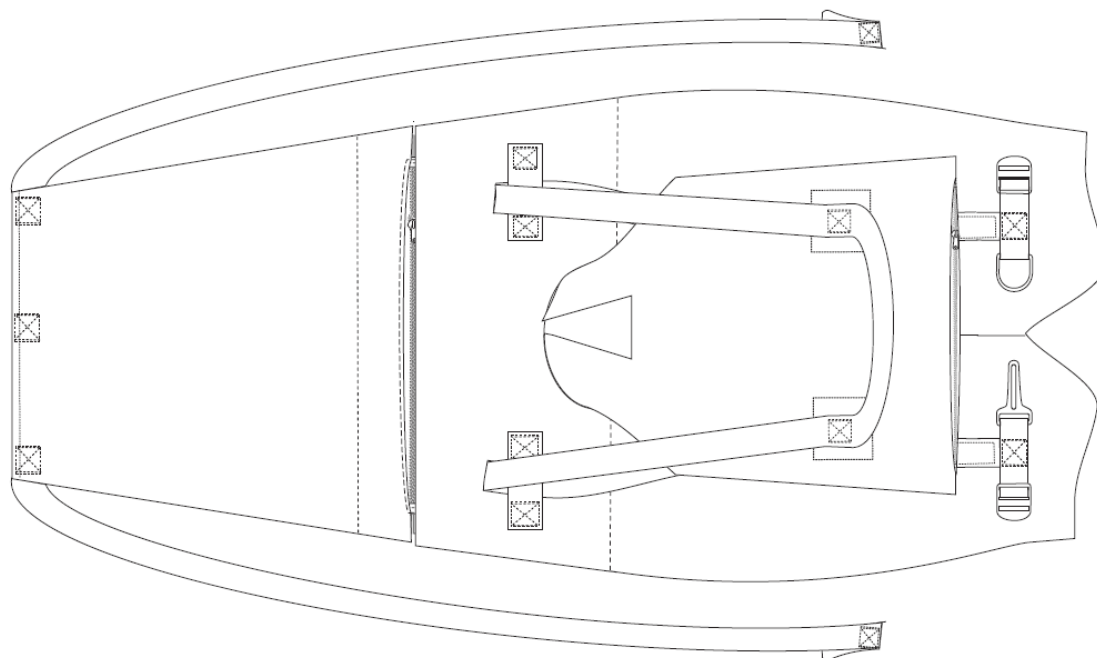


Figura A.17: Colocación de la correa de la cintura

3.2.7.2 Pásese la cincha de la correa de la cintura negra (componente 3.3), de 1 867 mm, a través de los deslizadores ajustadores (componente 6.2) de cada correa de la cintura.

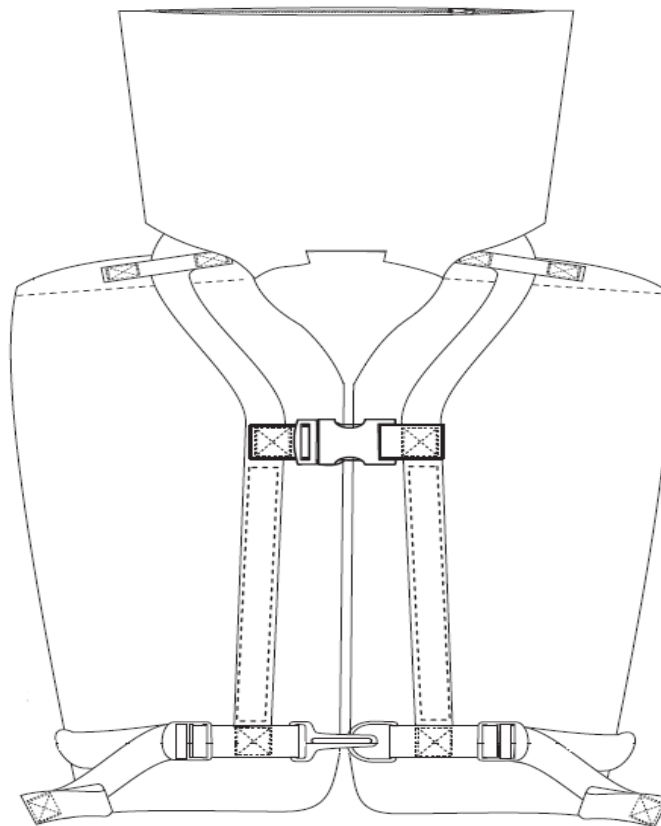
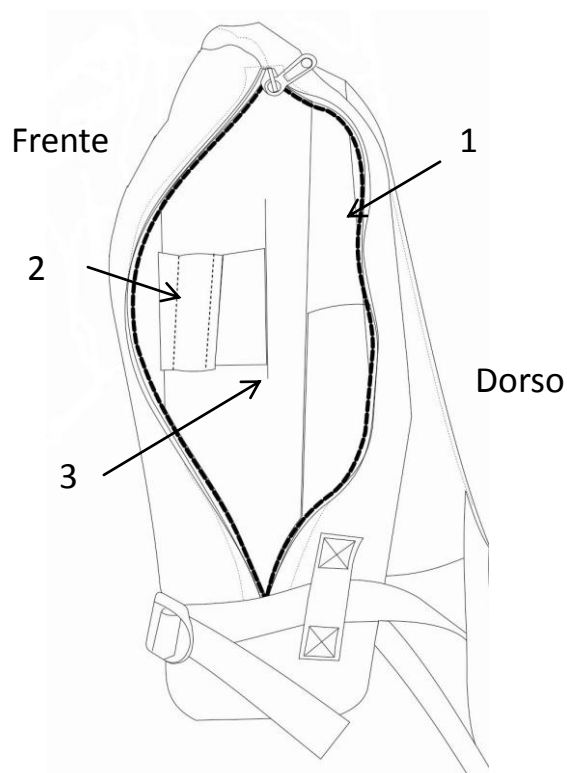


Figura A.18: Funda del DPR y accesorios terminados

3.3 Inserción de la pieza de relleno frontal de espuma

Deslícese las piezas de relleno frontales de espuma (componentes 2.2.1 y 2.2.2) bajo los retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 1 (componente 1.7). Deslícese los retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 2 (componente 1.8) a través de la ranura situada en las piezas de relleno frontales de espuma (componente 2.1.1 y 2.1.2). Sitúe el retén interior del tejido para las piezas de relleno de espuma en torno a la pieza de espuma, de modo que el retén circunde el frente del DPR, tal como se ilustra en la figura A.19. Abróchese la sujeción de gancho y lazo. Súbase la cremallera (componente 6.7).



Leyenda

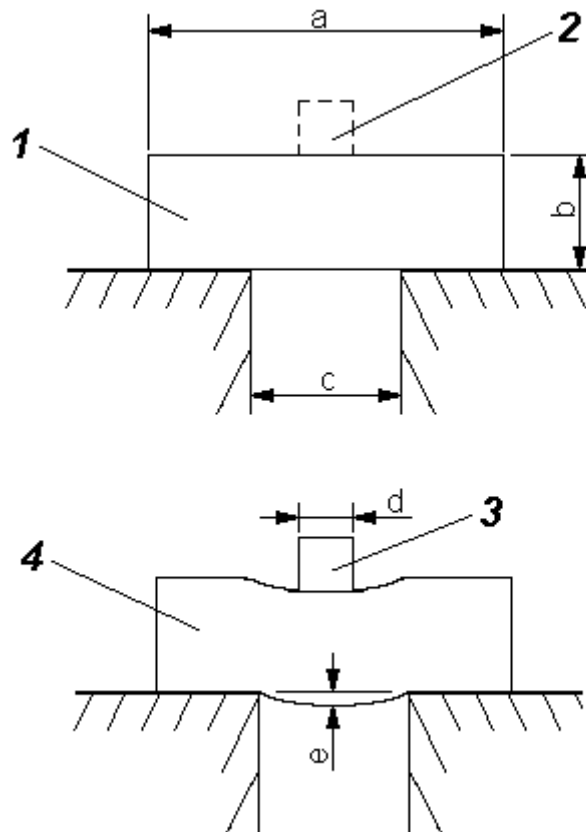
- 1 Retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 1 (componente 1.7)
- 2 Retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 2 (componente 1.8)
- 3 Ranura (hendidura a través de la espuma)

Figura A.19: Inserción de la pieza frontal de espuma

3.4 Validación

Debería comprobarse el correcto montaje del DPR con arreglo a las directrices elaboradas por la Organización.*

* Véanse las Directrices para la validación de los dispositivos de prueba de referencia (DPR) de los chalecos salvavidas para adultos (MSC.1/Circ...).



Leyenda

- 1 Espuma en la posición inicial
- 2 Carga centrada
- 3 Carga
- 4 Flexión de la espuma transcurridos 30 s

Figura A.20: Prueba de flexión de la espuma entre dos puntos

Cuadro A.1: Especificaciones para la prueba de flexión de la espuma entre dos puntos

Tipo de espuma	Dimensiones de la figura A.20						Masa de la carga
	a (Longitud) mm	(No se muestra) (Anchura) mm	b (Espesor) mm	c (Espacio entre los puntos) mm	d (Ancho de la carga) mm	e (Flexión) mm	kg
Rígida	394	110	83	300	120	<20	8,6
Blanda	394	110	45	150	30	≥25	0,75

Cuadro A.2: Partes, cantidad y montaje

Componente	Descripción	Cantidad	Véase figura	Observaciones sobre la confección
1 Tejido de la funda	Nailon de 420 denier, con protección contra el deshilachamiento, color naranja			
1.1 Funda exterior frontal		1	A.21	
1.2 Cubierta exterior dorsal		1	A.21	
1.3 Cubierta interior		1	A.22	
1.4 Cartabón central		2	A.23	
1.5 Cuello, cubierta exterior e interior		2	A.24	
1.6 Refuerzo del tejido		4	A.25 A.33	Fijar la cubierta interior del cuello, como elemento incorporado 1, para reforzar la fijación de la cincha (véase la figura A.33).
1.7 Retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 1		2	A.26 A.1	Fijar al interior de la cubierta frontal, como elemento incorporado 3, coser a la cubierta por cada lado para fijar las piezas frontales de espuma 2.2.1 y 2.2.2 (véase la figura A.1).
1.8 Retenes interiores del tejido para las piezas de relleno de espuma 2		2	A.26 A.3	Unir las sujeciones de aro y lazo a los extremos y coserlas en el centro a la parte interior de la cubierta frontal como elemento incorporado 4, para retener las piezas de espuma 2.1.1 y 2.1.2 (véase la figura A.3).
2 Espuma				
2.1 Rígida	Véanse los cuadros A.1 y A.3			
2.1.1 Pieza de relleno frontal de espuma, lado derecho	81 mm de espesor	1	A.27	
2.1.2 Pieza de relleno de espuma frontal, lado izquierdo	81 mm de espesor	1	A.27	
2.1.3 Pieza de relleno de espuma del cuello	56 mm de espesor	1	A.29	

Cuadro A.2 (cont.)

Componente	Descripción	Cantidad	Véase figura	Observaciones sobre la confección
2.2 Blanda	Véanse los cuadros A.1 y A.3			
2.2.1 Pieza de relleno frontal de espuma, lado derecho	46 mm de espesor	1	A.28	
2.2.2 Pieza de relleno frontal de espuma, lado izquierdo	46 mm de espesor	1	A.28	
2.2.3 Pieza de relleno dorsal de espuma	25 mm de espesor	1	A.30	
3 Cinchas	25 mm, polipropileno, de ajuste fácil y poco deslizamiento si se usan con los accesorios especificados			
3.1 Tira pectoral	127 mm, negra	2	A.11 A.31	Sobre el lado izquierdo de la funda frontal, fijar cincha con hebilla macho. Sobre el lado derecho de la funda frontal, fijar cincha con hebilla hembra. Los extremos libres de la tira pectoral están doblados bajo la cincha amarilla (cincha del cuello), con tejido de refuerzo (véase la figura A.25) en la parte interior del tejido de la funda. Se utiliza costura en cruz para coser la tira pectoral a la funda frontal.
3.2 Correa de la cintura	203 mm, negra	2	A.12 A.31	Sobre el lado izquierdo, fijar la correa de la cintura con deslizador y la correa de la cintura con hebilla. En el lado derecho, fijar la correa del fondo con el anillo en forma de D y el deslizador.
3.3 Correa de la cintura	1 867 mm, negra	1	A.31 A.32 A.17	Formar una lengüeta de 40 mm en cada extremo. Fijarla a la cubierta dorsal utilizando tres costuras en cruz (después de que se hayan montado las fundas frontal y dorsal).
3.4 Trabilla en la cubierta frontal	76 mm, negra	2	A.31 A.8	Fijar la cincha a la funda frontal exterior y formar una trabilla (una por cada lado) mediante dos series de costuras de refuerzo dobles.

Cuadro A.2 (cont.)

Componente	Descripción	Cantidad	Véase figura	Observaciones sobre la confección	
3.5	Trabilla en la cubierta interior	89 mm, negra	2	A.32 A.4	Fijar la cincha a la funda interior y formar una trabilla (una a cada lado) mediante dos costuras en cruz.
3.6	Fijación al cuello	1 384 mm, amarilla	1	A.14 A.6 A.31 A.33	Fijar la cincha al cuello y reforzar el tejido en dos sitios, mediante costuras en cruz.
4	Sujeción de gancho y lazo	50 mm × 70 mm, negro ordinario	2	A.2 A.26	Se fijan las sujeciones de gancho y lazo a los extremos de los retenes interiores de tejido para la pieza de relleno de espuma.
5	Fibra	Sintética ordinaria	Discrecional		
6	Accesorios				
6.1	Hebilla	Macho y hembra 25 mm, plástico	1		Tira pectoral
6.2	Deslizador	Ajustador de 25 mm, plástico	2		Correa de la cintura
6.3	Mosquetón	25 mm, acero inoxidable, resistencia de 1 600 N en cada extremo	1		Correa de la cintura
6.4	Anillo en forma de D	25 mm, acero inoxidable, resistencia de 1 600 N en cada extremo	2		Correa de la cintura
6.5	Cremallera	280 mm, extremo abierto, plástico (cadena de cremallera y tiradores)	1	A.6 A.33	Acceso de espuma para la funda del cuello
6.6	Cremallera	370 mm, plástico (cadena de cremallera y tiradores)	1	A.9 A.31	Acceso de espuma para la funda dorsal
6.7	Cremallera	440 mm, plástico (cadena de cremallera y tiradores)	2	A.15 A.31 A.32	Acceso de espuma para la funda frontal

Cuadro A.3: Especificaciones para las piezas de relleno de espuma

Valores en Newtons (N)

	Frente derecho	Frente izquierdo	Frente derecho interior	Frente izquierdo interior	Espalda	Cuello
Tipo de espuma ^a	Rígida	Rígida	Blanda	Blanda	Blanda	Rígida
Flotabilidad ^b	34 ± 1,1	34 ± 1,1	17,75 ± 0,65	17,75 ± 0,65	18,5 ± 0,7	28 ± 0,8
^a La flotabilidad de la mayor parte de las espumas cambia con el tiempo, especialmente en los primeros meses tras la fabricación. Se deberá evaluar cuál es el tipo preciso de espuma que debe seleccionarse, con el fin de determinar la cantidad de flotabilidad adicional que se debe añadir en la fabricación para mantener los valores especificados, a pesar del paso del tiempo. ^b Distribución de la flotabilidad: 69 % en el frente ± 1,5 puntos porcentuales.						

Cuadro A.4: Lista de dimensiones indicadas en las figuras A.21 a A.33

Dimensiones en milímetros

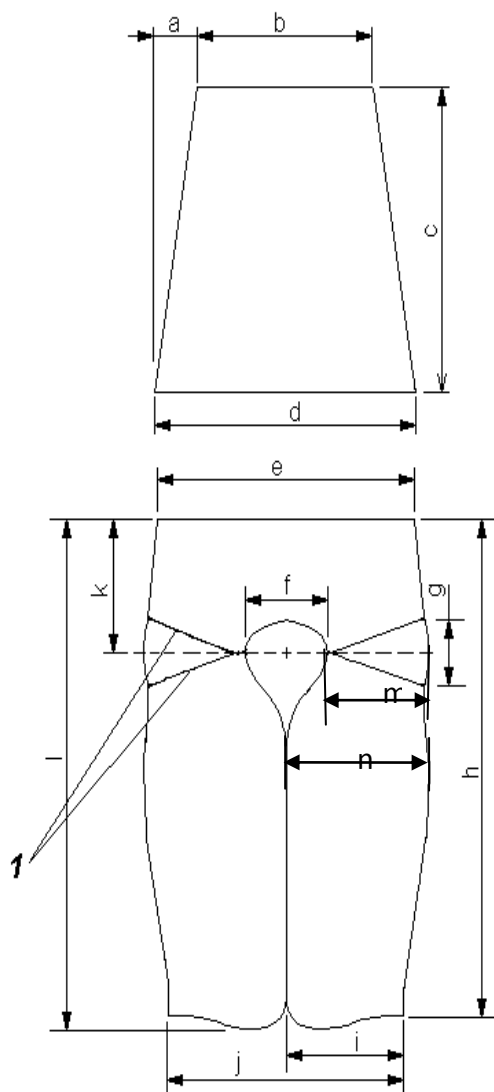
Letra	Figura											
	A.21	A.22	A.23	A.24	A.25 A.26	A.27	A.28	A.29	A.30	A.31	A.32	A.33
<i>a</i>	66	298	23	308	73	198	76	20	188	120	138	19
<i>b</i>	298	100	497	75	73	46	46	56	274	18	18	155
<i>c</i>	427	1 106	586	10	130	76	394	51	414	35	35	53
<i>d</i>	430	199	102	288	205	84	38	216	343	55	295	25
<i>e</i>	423	398		342	72	76	51	229	147	95	55	45
<i>f</i>	141	597		396	470	157	165	259	223	320		
<i>g</i>	100	1 124		65		394		45		90		
<i>R</i>							51	70				
<i>h</i>	705	141				46				40		
<i>i</i>	199					8				55		
<i>j</i>	398					20				225		
<i>k</i>	197					20				80		
<i>l</i>	723					76						
<i>m</i>	176					46						
<i>n</i>	245					38						
<i>o</i>						165						
<i>p</i>						25						

Cuadro A.5: Lista de dimensiones indicadas en las figuras A.35 a A.36

Dimensiones en milímetros

Figura	Dimensión											
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>	<i>g</i>	<i>h</i>	<i>i</i>	<i>j</i>	<i>k</i>	<i>l</i>
A.35	450	530	980 ^a	90	60	340	20	310	70	50	60	260
A.36	260	340	230	120	215	210	60	290				
	<i>m</i>	<i>n</i>	<i>o</i>	<i>p</i>	<i>q</i>	<i>r</i>						
A.35	240	270	130	80	70	30						
A.36												

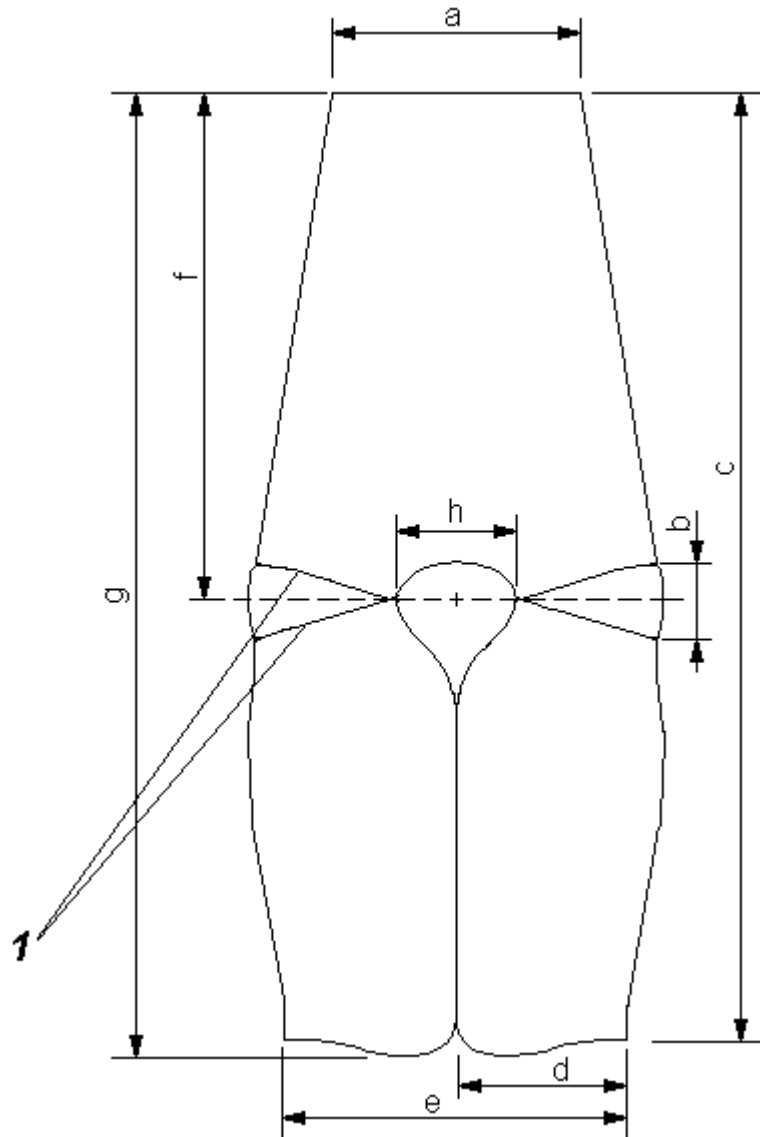
^a Dimensión *c* indicada en la figura A.16 = dimensiones *a* + *b* (es decir, con la pinza cerrada).



Leyenda

1 Pinza

Figura A.11: Funda exterior, secciones frontal y dorsal



Leyenda

- 1 Pinza

Figura A.22: Funda interior

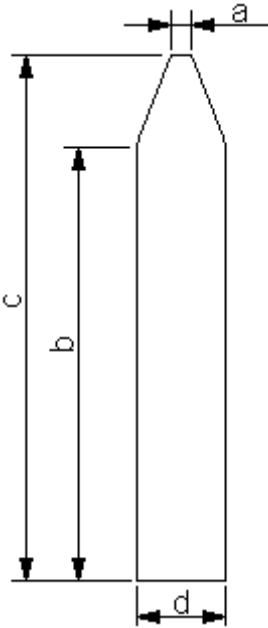


Figura A.23: Fuelle central

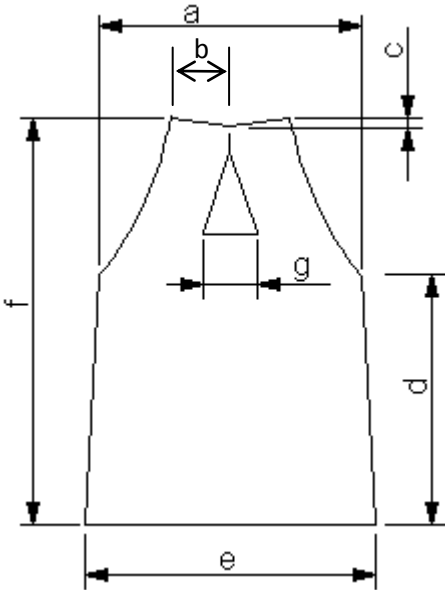


Figura A.24: Fundas exterior e interior, cuello

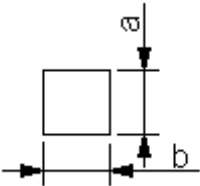
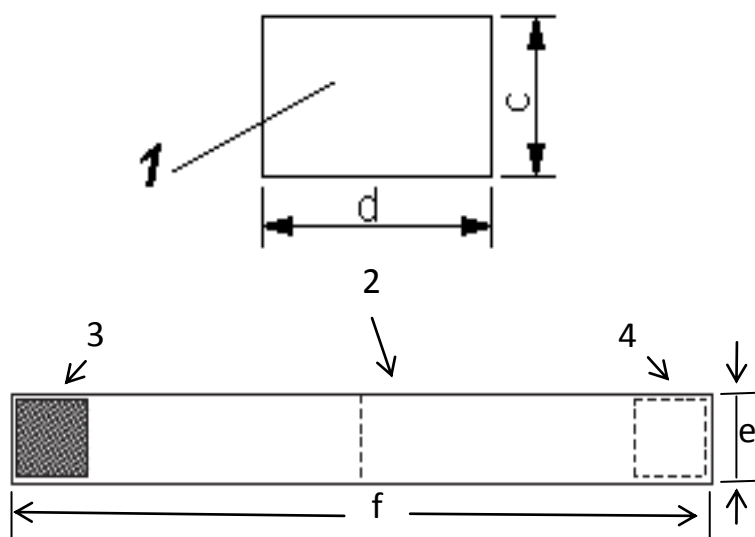


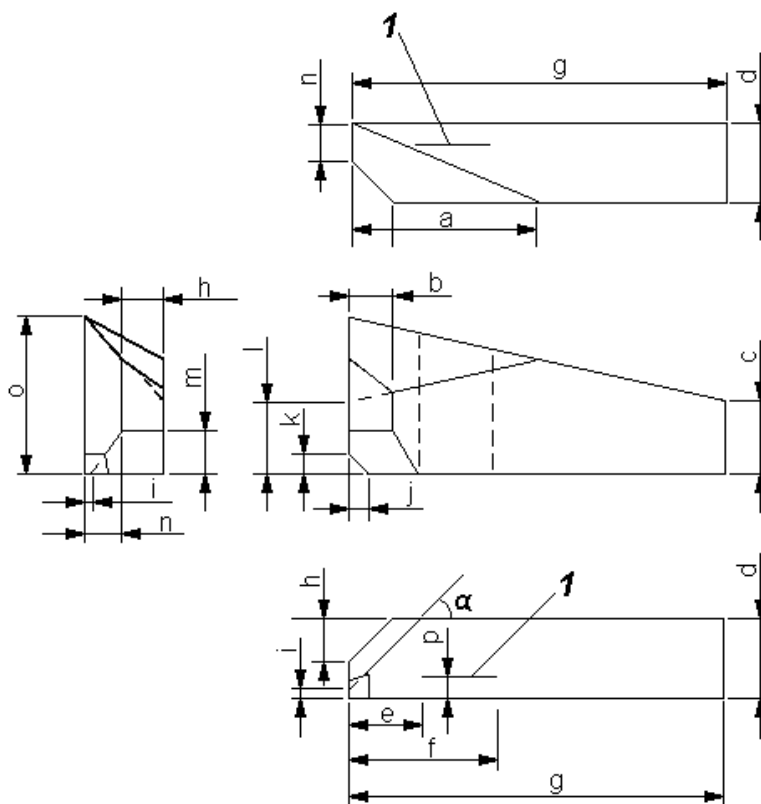
Figura A.25: Refuerzo de tejido



Leyenda

- 1 Retén del tejido para la pieza de relleno frontal de espuma blanda
- 2 Retén del tejido para las piezas de relleno de espuma blanda y rígida
- 3 Sujeción de gancho y lazo (parte del gancho)
- 4 Sujeción de gancho y lazo (parte del lazo)

Figura A.26: Sujeción interior de la espuma



Leyenda

- 1 Ranura (hendidura a través de la pieza de relleno de espuma)
 α 45°

Figura A.27: Pieza de relleno de espuma frontal

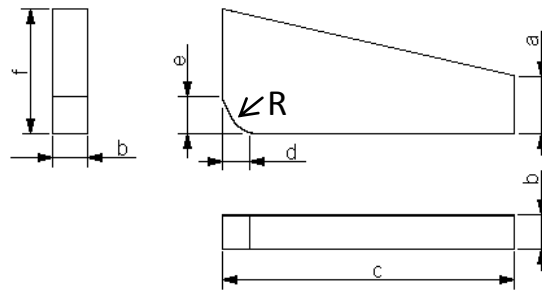
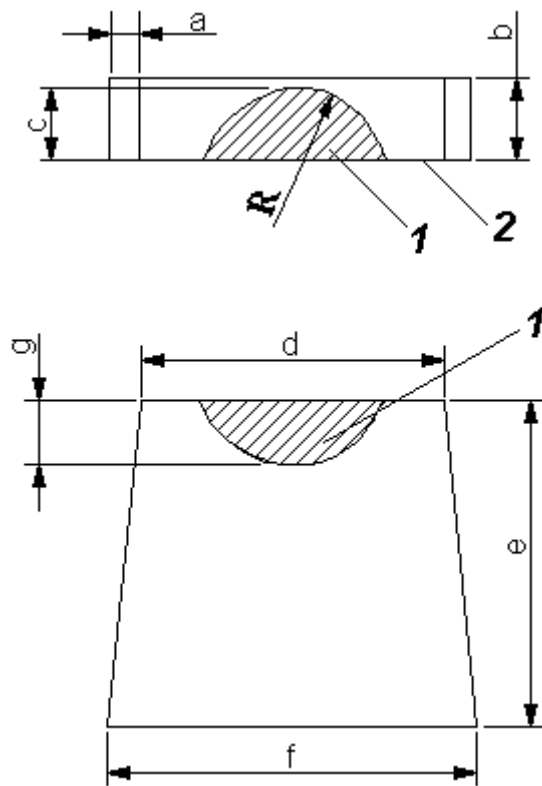


Figura A.28: Pieza de relleno de espuma frontal interior



Leyenda

- 1 Rebaje
- 2 Lado hacia el cuerpo

Figura A.29: Pieza de relleno de espuma para el cuello

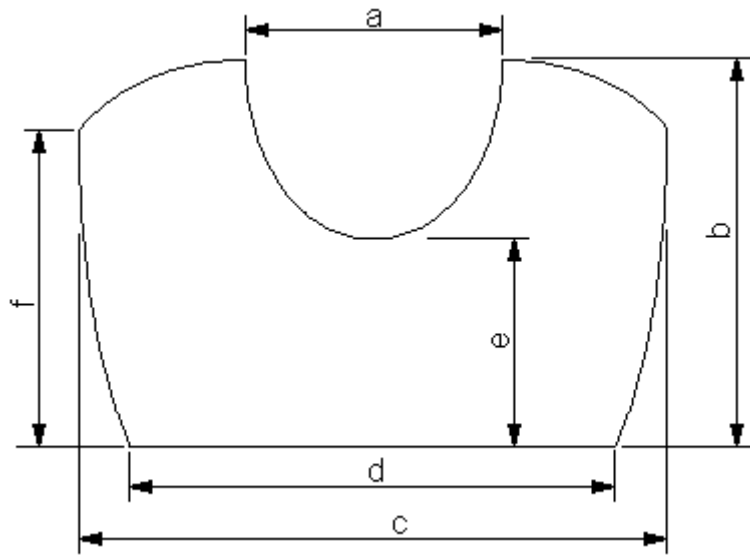
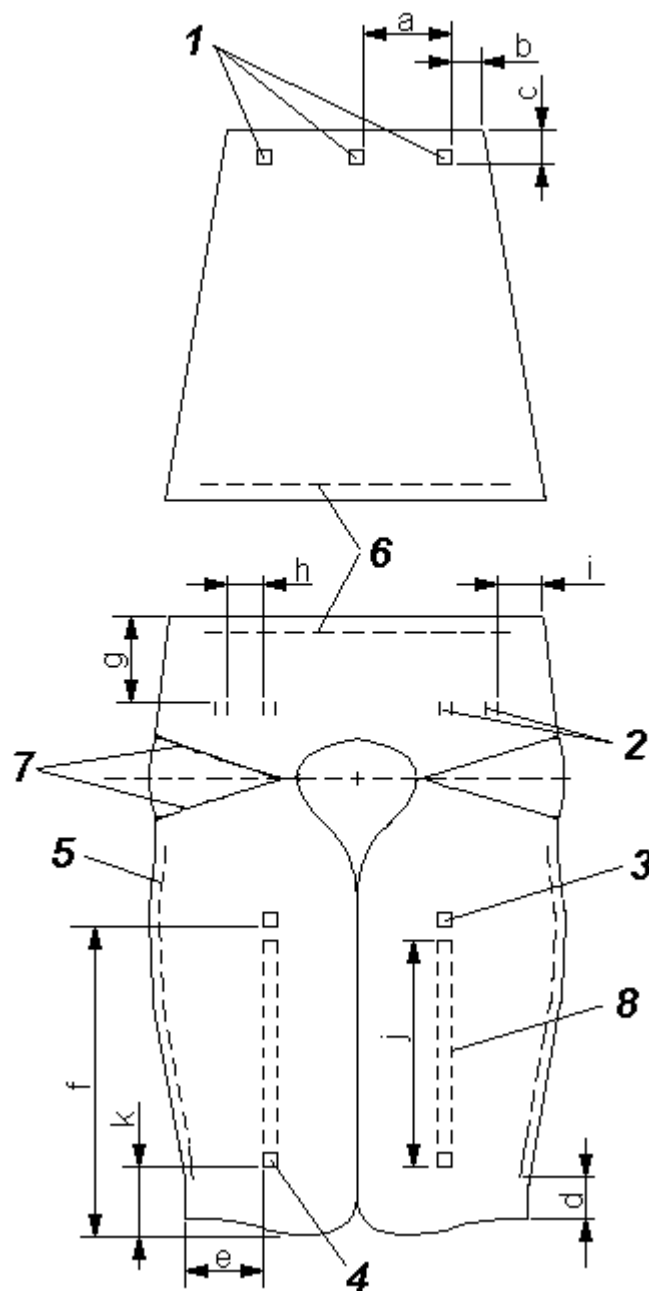


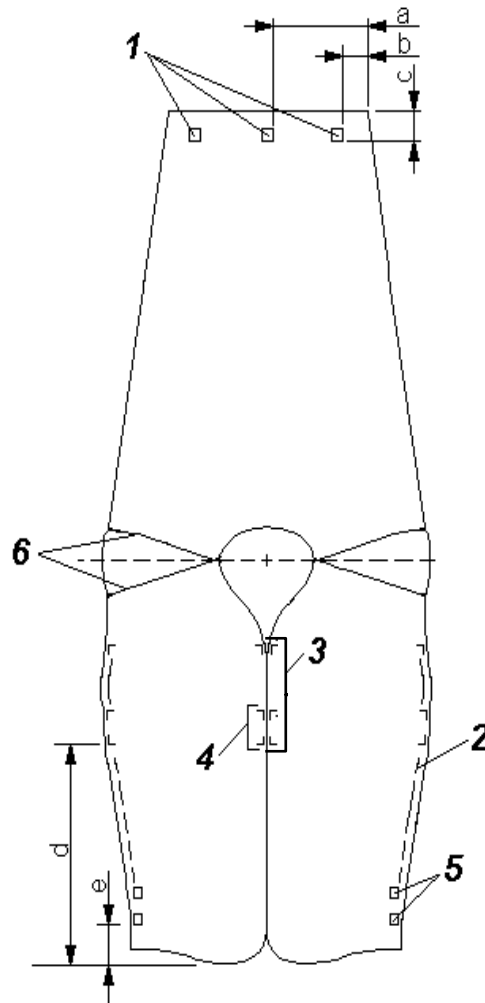
Figura A.30: Pieza de relleno de espuma dorsal



Leyenda

- 1 Fijación de la correa de la cintura (1 867 mm) al exterior de la funda dorsal
- 2 Fijación de la trabilla (76 mm) al exterior de la funda frontal
- 3 Fijación de la tira pectoral (cincha de 127 mm) al exterior de la funda frontal
- 4 Fijación de la correa de la cintura (203 mm) al exterior de la funda frontal
- 5 Fijación de la cremallera (440 mm) al frente
- 6 Fijación de la cremallera (370 mm) a las fundas frontal y dorsal
- 7 Pinza
- 8 Fijación de la cincha del cuello (1 384 mm) al exterior de la funda frontal

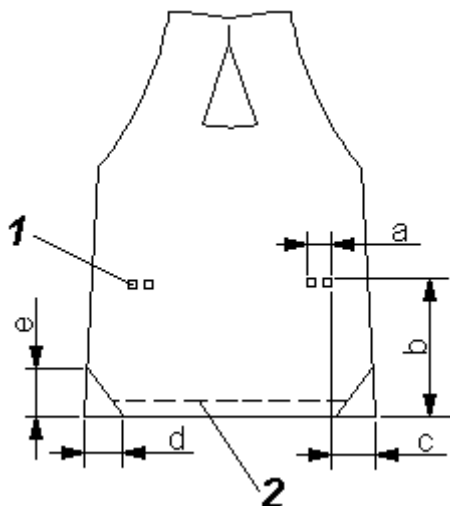
**Figura A.31: Fijación a las fundas frontal y dorsal
(dimensiones sobre patrón, antes de coser)**



Leyenda

- 1 Fijación de la correa de la cintura (1 867 mm) al exterior de la funda dorsal y la funda interior (véase la figura A.31)
- 2 Fijación de la cremallera (440 mm)
- 3 Fijación de la sujeción de tejido interior a la funda frontal interior
- 4 Fijación de la sujeción de tejido interior al centro de la funda interior frontal
- 5 Fijación de la cincha de la trabilla (89 mm) al exterior de la funda
- 6 Pinza

**Figura A.32: Fijación a la funda interior
(dimensiones sobre patrón, antes de coser)**



Leyenda

- 1 Fijación de la cincha del cuello (1 384 mm) al exterior de la funda interior con tejido de refuerzo dentro
- 2 Fijación de la cremallera (280 mm) a las fundas exterior e interior

Figura A.33: Fijación a las fundas exterior e interior del cuello (dimensiones sobre patrón, antes de coser)

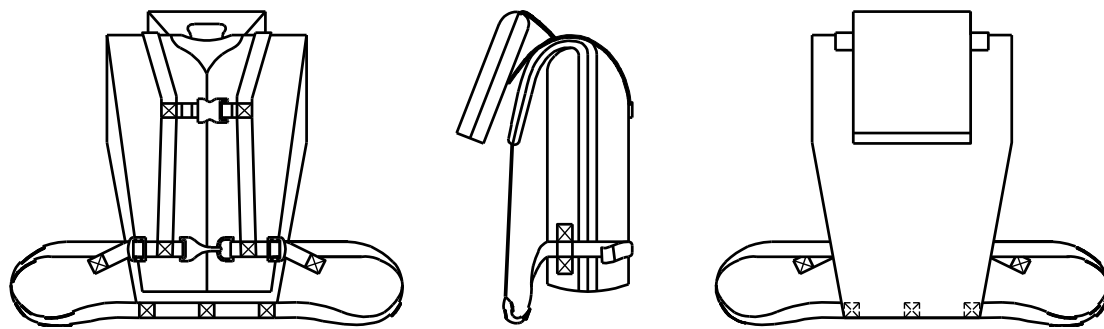
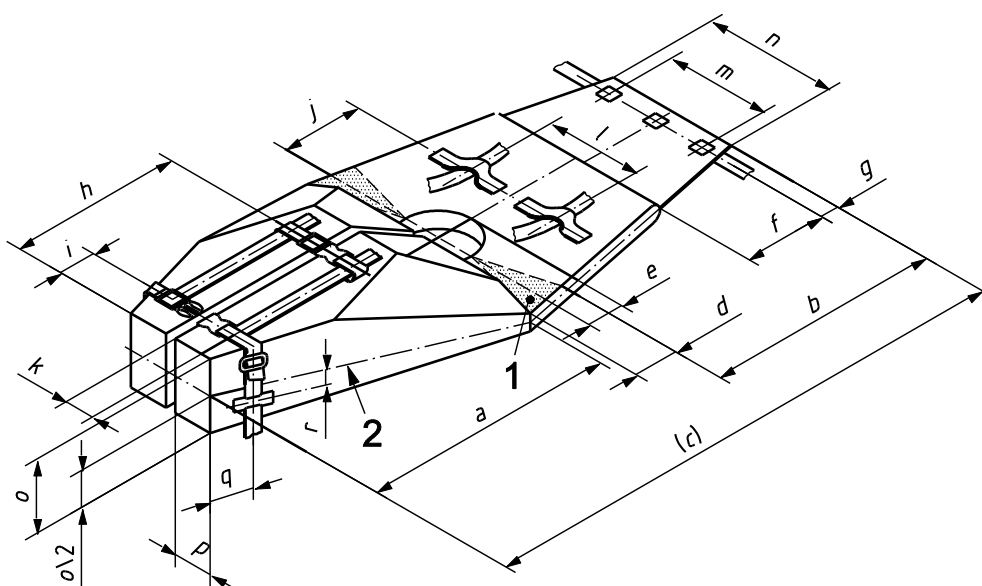


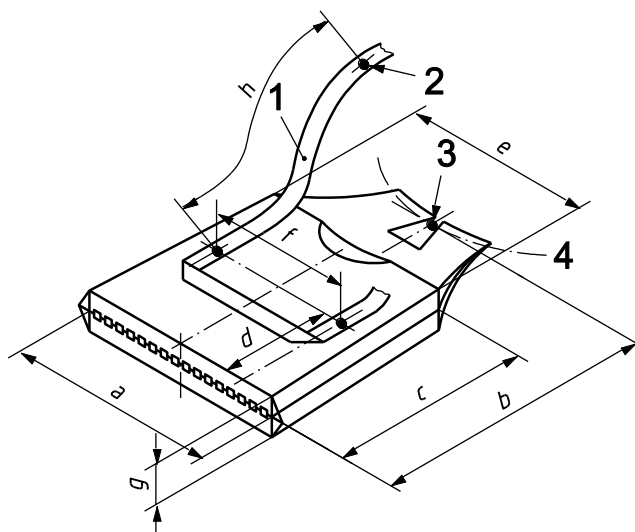
Figura A.34: Vistas de montaje de un DPR terminado



Leyenda

- 1 Pinza en la costura del hombro (vista extendida)
- 2 Línea de costura y ubicación de la cremallera lateral

Figura A.35: Dimensiones de montaje de un DPR terminado, sin cuello



Leyenda

- 1 Cincha del cuello
- 2 Punto de fijación más próximo a la zona pectoral del chaleco
- 3 Centro de la costura del cuello en el chaleco
- 4 Costura de montaje en el cuello del chaleco

Nota: *h* se mide junto a la cincha hasta el punto de fijación más próximo.

Figura A.36: Dimensiones de montaje del cuello de un DPR terminado"

ANEXO 35

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA II-1/29 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO II-1 CONSTRUCCIÓN – ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS

PARTE C INSTALACIONES DE MÁQUINAS

Regla 29

Aparato de gobierno

1 Se añade el siguiente nuevo párrafo 3.5 a continuación del párrafo 3.4 actual:

"3.5 Cuando no pueda demostrarse el cumplimiento de las prescripciones del párrafo 3.2 durante las pruebas de mar con el buque a su calado máximo en agua salada y navegando en marcha avante a la velocidad correspondiente al número máximo de revoluciones continuas del motor principal y el paso máximo de proyecto, uno de los siguientes métodos es aceptable:

- .1 durante la prueba de mar el buque está con la quilla a nivel y el timón totalmente sumergido mientras navega en marcha avante a la velocidad correspondiente al número máximo de revoluciones continuas del motor principal y el paso máximo de proyecto; o
- .2 cuando no pueda lograrse la inmersión total del timón durante las pruebas de mar, se calculará una velocidad en marcha avante apropiada utilizando la zona de la pala del timón sumergida en la condición de carga de la prueba de mar propuesta. La velocidad en marcha avante calculada se traducirá en que se ejerzan una fuerza y un par en el aparato de gobierno principal que sean al menos tan grandes como si se estuvieran haciendo pruebas con el buque a su calado máximo en agua salada y navegando en marcha avante a la velocidad correspondiente al número máximo de revoluciones continuas del motor principal y el paso máximo de proyecto; o
- .3 la fuerza y el par del timón en la condición de carga de la prueba de mar se han previsto de manera fiable y se han extrapolado a la condición de carga plena. La velocidad del buque corresponderá al número máximo de revoluciones continuas del motor principal y el paso máximo de proyecto de la hélice."

2 Se añade el siguiente nuevo párrafo 4.4 a continuación del párrafo 4.3 actual:

"4.4 Cuando no pueda demostrarse el cumplimiento de las prescripciones del párrafo 4.2 durante las pruebas de mar con el buque a su calado máximo en agua salada y navegando en marcha avante a la mitad de la velocidad correspondiente al número máximo de revoluciones continuas del motor principal y el paso máximo de proyecto, o a 7 nudos si esta velocidad es mayor, uno de los siguientes métodos es aceptable:

- .1 durante la prueba de mar el buque está con la quilla a nivel y el timón totalmente sumergido mientras navega en marcha avante a la mitad de la velocidad correspondiente al número máximo de revoluciones continuas del motor principal y el paso máximo de proyecto, o a 7 nudos si esta velocidad es mayor; o
- .2 cuando no pueda lograrse la inmersión total del timón durante las pruebas de mar, se calculará una velocidad en marcha avante apropiada utilizando la zona de la pala del timón sumergida en la condición de carga de la prueba de mar propuesta. La velocidad en marcha avante calculada se traducirá en que se ejerzan una fuerza y un par en el aparato de gobierno auxiliar que sean al menos tan grandes como si se estuvieran haciendo pruebas con el buque a su calado máximo en agua salada y navegando en marcha avante a la mitad de la velocidad correspondiente al número máximo de revoluciones continuas del motor principal y el paso máximo de proyecto, o a 7 nudos si esta velocidad es mayor; o
- .3 la fuerza y el par del timón en la condición de carga de la prueba de mar se han previsto de manera fiable y se han extrapolado a la condición de carga plena."

ANEXO 36

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS, 2011 (CÓDIGO ESP 2011)

ANEXO A

CÓDIGO SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS

Parte A

CÓDIGO SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS DE FORRO SENCILLO EN EL COSTADO

1 Generalidades

1 Al final del párrafo 1.2.6, se añade la frase siguiente:

"En el caso de los graneleros de cuadernas transversales, una sección transversal incluye las cuadernas adyacentes y sus conexiones finales en la zona de las secciones transversales."

2 En el párrafo 1.2.7, se sustituye la frase "las zonas críticas y/o sospechosas que puedan determinarse" por la frase "las zonas estructurales críticas que puedan determinarse y/o las zonas sospechosas".

3 Al final del párrafo 1.2.9, las palabras "un espesor calibrado (o medido) comprendido entre $t_{\text{neto}} + 0,5$ mm y t_{neto} ", se sustituyen por las palabras "un espesor medido comprendido entre $t_{\text{ren}} + 0,5$ mm y t_{ren} . El espesor de renovación (t_{ren}) es el espesor mínimo admisible, en mm, por debajo del cual debe llevarse a cabo la renovación de los miembros estructurales."

4 Esta modificación no afecta al texto en español.

5 Al principio del párrafo 1.2.17, se añaden las palabras "consideración especial o" antes de las palabras "decisión especial".

6 Se añade el nuevo párrafo 1.2.18 siguiente a continuación del párrafo actual 1.2.17:

"1.2.18 *Corrosión por picaduras*: puntos/zonas con corrosión dispersa en las que las reducciones materiales locales son mayores que la corrosión general en la zona circundante. La concentración de picaduras se define en la figura 2 del anexo 15."

7 Se añade el nuevo párrafo 1.3.3 siguiente a continuación del párrafo actual 1.3.2:

"1.3.3 Cuando el daño detectado en la estructura mencionado en el párrafo 1.3.1 *supra* esté aislado y tenga un carácter localizado, de manera que no afecte a la integridad estructural del buque (como por ejemplo, un agujero pequeño en una plancha transversal entre escotillas), el inspector podrá considerar la posibilidad de una reparación temporal adecuada para restaurar la integridad de la estanquidad o la estanquidad a la intemperie tras evaluar la estructura circundante e imponer la condición de clasificación o recomendación correspondiente con un límite de tiempo específico a fin de ultimar la reparación definitiva y conservar la clasificación."

2 Reconocimiento de renovación

8 Al final del párrafo 2.1.2, se añade la frase siguiente:

"Cuando el reconocimiento de renovación se inicie antes del cuarto reconocimiento anual, se realizará enteramente en el plazo de 15 meses si dicha labor debe considerarse parte del reconocimiento de renovación."

9 Se añade el nuevo párrafo 2.3.3 siguiente a continuación del párrafo actual 2.3.2:

"2.3.3 En el caso de los graneleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, las zonas de corrosión importante observadas:

- .1 podrán estar protegidas con un revestimiento aplicado de conformidad con las instrucciones del fabricante del revestimiento y examinarse a intervalos anuales que confirmen que el revestimiento se conserva en buenas condiciones; o, en su lugar,
- .2 deberán medirse a intervalos anuales."

3 Reconocimiento anual

10 Al final de los párrafos 3.4.1.3, 3.4.2.3 y 3.5, se añade la frase siguiente:

"En el caso de los graneleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, la medición del espesor anual podrá omitirse en caso de que el revestimiento protector se haya aplicado de conformidad con las instrucciones del fabricante del revestimiento y se conserve en buenas condiciones;"

4 Reconocimiento intermedio

11 En la segunda frase del párrafo 4.2.1.3, se añaden las palabras "protector duro" a continuación de las palabras "un deterioro del revestimiento".

12 Al final del párrafo 4.2.3.3, se añaden la frase y nota explicativa nuevas siguientes:

"En el caso de los graneleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, las zonas de corrosión importante observadas:

- .1 podrán estar protegidas con un revestimiento aplicado de conformidad con las instrucciones del fabricante del revestimiento y examinarse a intervalos anuales que confirmen que el revestimiento se conserva en buenas condiciones; o, en su lugar,
- .2 deberán medirse a intervalos anuales.

Nota explicativa:

Por lo que respecta a los graneleros existentes, dado que los propietarios podrán decidir si hay que aplicar un revestimiento o una nueva capa del mismo a las bodegas de carga como se indica *supra*, el alcance de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores podrá ser objeto de una decisión. Antes de aplicar el revestimiento a las bodegas de carga de los buques existentes, se comprobarán los escantillones en presencia de un inspector."

13 Se añade el nuevo párrafo 4.2.3.4 siguiente a continuación del párrafo actual 4.2.3.3:

"4.2.3.4 Cuando se observe que el revestimiento protector duro de las bodegas de carga se halla en BUEN estado, el alcance de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores podrá ser objeto de una decisión especial."

6 – Documentación a bordo

14 Al final del párrafo 6.3.2, se añade el texto siguiente:

"(en el caso de los graneleros contruidos de conformidad con las reglas estructurales comunes, estos planos incluirán el espesor en el momento de la construcción y el espesor de renovación para cada elemento estructural. En los planos también se indicará con claridad cualquier espesor de adición voluntaria. El plano de la sección central que se suministre a bordo del buque incluirá las propiedades de la sección de la viga casco mínimas admisibles para la sección transversal de la bodega en todas las bodegas de carga);"

Parte B

CÓDIGO SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS DE DOBLE FORRO EN EL COSTADO

1 Generalidades

15 Al final del párrafo 1.2.6, se añade la frase siguiente:

"En el caso de los graneleros de cuadernas transversales, una sección transversal incluye las cuadernas adyacentes y sus conexiones finales en la zona de las secciones transversales."

16 Al final del párrafo 1.2.9, las palabras "un espesor calibrado (o medido) comprendido entre $t_{\text{neto}} + 0,5 \text{ mm}$ y t_{neto} ", se sustituyen por las palabras "un espesor medido comprendido entre $t_{\text{ren}} + 0,5 \text{ mm}$ y t_{ren} ". El espesor de renovación (t_{ren}) es el espesor mínimo admisible, en mm, por debajo del cual debe llevarse a cabo la renovación de los miembros estructurales."

17 Al principio del párrafo 1.2.17, se añaden las palabras "consideración especial o" antes de las palabras "decisión especial".

18 Se añade el nuevo párrafo 1.3.3 siguiente a continuación del párrafo actual 1.3.2:

"1.3.3 Cuando el daño detectado en la estructura mencionado en el párrafo 1.3.1 *supra* esté aislado y tenga un carácter localizado, de manera que no afecte a la integridad estructural del buque (como por ejemplo, un agujero pequeño en una plancha transversal entre escotillas), el inspector podrá considerar la posibilidad de una reparación temporal adecuada para restaurar la integridad de la estanquidad o la estanquidad a la intemperie tras evaluar la estructura circundante e imponer la condición de clasificación o recomendación correspondiente con un límite de tiempo específico a fin de ultimar la reparación definitiva y conservar la clasificación."

2 Reconocimiento de renovación

19 Al final del párrafo 2.1.2, se añade la frase siguiente:

"Cuando el reconocimiento de renovación se inicie antes del cuarto reconocimiento anual, se realizará enteramente en el plazo de 15 meses si dicha labor debe considerarse parte del reconocimiento de renovación."

20 Se añade el nuevo párrafo 2.3.3 siguiente a continuación del párrafo actual 2.3.2:

"2.3.3 En el caso de los graneleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, las zonas de corrosión importante observadas:

- .1 podrán estar protegidas con un revestimiento aplicado de conformidad con las instrucciones del fabricante del revestimiento y examinarse a intervalos anuales que confirmen que el revestimiento se conserva en buenas condiciones; o, en su lugar,
- .2 deberán medirse a intervalos anuales."

3 Reconocimiento anual

21 Al final de los párrafos 3.4.1.2, 3.4.2.2 y 3.5, se añade la frase siguiente:

"En el caso de los graneleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, la medición del espesor anual podrá omitirse en caso de que el revestimiento protector se haya aplicado de conformidad con las instrucciones del fabricante del revestimiento y se conserve en buenas condiciones;"

4 Reconocimiento intermedio

22 Al final del párrafo 4.2.3.3, se añaden la frase y nota explicativa nuevas siguientes:

"En el caso de los graneleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, las zonas de corrosión importante observadas:

- .1 podrán estar protegidas con un revestimiento aplicado de conformidad con las instrucciones del fabricante del revestimiento y examinarse a intervalos anuales que confirmen que el revestimiento se conserva en buenas condiciones; o, en su lugar,
- .2 deberán medirse a intervalos anuales.

Nota explicativa:

Por lo que respecta a los graneleros existentes, dado que los propietarios podrán decidir si hay que aplicar un revestimiento o una nueva capa del mismo a las bodegas de carga como se indica *supra*, el alcance de los reconocimientos minuciosos y de las mediciones de espesores podrá ser objeto de una decisión. Antes de aplicar el revestimiento a las bodegas de carga de los buques existentes, se comprobarán los escantillones en presencia de un inspector."

6 Documentación a bordo

23 Al final del párrafo 6.3.2, se añade el texto siguiente:

"(en el caso de los graneleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes, estos planos incluirán el espesor en el momento de la construcción y el espesor de renovación para cada elemento estructural. En los planos también se indicará con claridad cualquier espesor de adición voluntaria. El plano de la sección central que se suministre a bordo del buque incluirá las propiedades de la sección de la viga casco mínimas admisibles para la sección transversal de la bodega en todas las bodegas de carga);"

ANEXO B

CÓDIGO SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE PETROLEROS

Parte A

CÓDIGO SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE PETROLEROS DE DOBLE CASCO

1 Generalidades

24 Al final del párrafo 1.2.6, se añade la frase siguiente:

"En el caso de los petroleros de cuadernas transversales, una sección transversal incluye las cuadernas adyacentes y sus conexiones finales en la zona de las secciones transversales."

25 En el párrafo 1.2.7, se sustituye la frase "las zonas críticas y/o sospechosas que puedan determinarse" por la frase "las zonas estructurales críticas que puedan determinarse y/o las zonas sospechosas".

26 Al final del párrafo 1.2.9, las palabras "un espesor calibrado (o medido) comprendido entre $t_{\text{neto}} + 0,5 \text{ mm}$ y t_{neto} ", se sustituyen por las palabras "un espesor medido comprendido entre $t_{\text{ren}} + 0,5 \text{ mm}$ y t_{ren} . El espesor de renovación (t_{ren}) es el espesor mínimo admisible, en mm, por debajo del cual debe llevarse a cabo la renovación de los miembros estructurales."

27 En la primera frase del párrafo 1.2.10, se añade la palabra "protector" entre "revestimiento" y "duro".

28 Al principio del párrafo 1.2.16, se añaden las palabras "consideración especial o" antes de las palabras "decisión especial".

29 Al final del párrafo 1.3.1.5, se añaden las palabras "(en los buques de carga combinada)".

30 Se añade el nuevo párrafo 1.3.3 siguiente a continuación del párrafo actual 1.3.2:

"1.3.3 Cuando el daño detectado en la estructura mencionado en el párrafo 1.3.1 *supra* esté aislado y tenga un carácter localizado, de manera que no afecte a la integridad estructural del buque (como por ejemplo, un agujero pequeño en una

plancha transversal entre escotillas), el inspector podrá considerar la posibilidad de una reparación temporal adecuada para restaurar la integridad de la estanquidad o la estanquidad a la intemperie tras evaluar la estructura circundante e imponer la condición de clasificación o recomendación correspondiente con un límite de tiempo específico a fin de ultimar la reparación definitiva y conservar la clasificación."

2 Reconocimiento de renovación

31 Al final del párrafo 2.1.1, se añade la frase siguiente:

"Cuando el reconocimiento de renovación se inicie antes del cuarto reconocimiento anual, se realizará enteramente en el plazo de 15 meses si dicha labor debe considerarse parte del reconocimiento de renovación."

32 Se añade el nuevo párrafo 2.1.6 siguiente a continuación del párrafo actual 2.1.5:

"2.1.6 En los reconocimientos y mediciones de espesores de espacios no se aceptará que el reconocimiento intermedio y el reconocimiento de renovación se acrediten al mismo tiempo."

33 Al final del párrafo 2.2.1, se añaden la frase y nota siguientes:

"En circunstancias excepcionales podrá concederse una prórroga de inspección del exterior de la obra viva del buque de tres meses tras el vencimiento del plazo."

Nota: Por "circunstancias excepcionales" se entiende la falta de disponibilidad de instalaciones de dique seco; la falta de disponibilidad de instalaciones de reparación; la falta de disponibilidad de materiales, equipo o piezas de respeto esenciales; o los retrasos causados por las medidas adoptadas para evitar condiciones meteorológicas desfavorables."

34 En lo que respecta al párrafo 2.5.2, la primera modificación propuesta no afecta al texto en español. Al final de dicho párrafo, se añade la frase: "Se efectuarán mediciones de espesores en las zonas en las que se haya detectado una corrosión importante en reconocimientos anteriores".

3 Reconocimiento anual

35 Al principio del párrafo 3.1, se añade la frase siguiente:

"Los reconocimientos anuales tendrán lugar en el plazo de tres meses anterior o posterior a la fecha del vencimiento anual del reconocimiento de clasificación inicial o con respecto a la fecha acreditada del último reconocimiento de renovación."

36 Al final del párrafo 3.5.2, se añade la frase siguiente:

"En el caso de los petroleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, las zonas de corrosión importante detectadas se examinarán, y se llevarán a cabo mediciones adicionales de espesores."

37 Se añade el nuevo párrafo 4.1.4 siguiente a continuación del párrafo actual 4.1.3, y el párrafo actual 4.1.4 pasa a ser el 4.1.5:

"4.1.4 En el caso de los petroleros construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes de la IACS, las zonas de corrosión importante detectadas se examinarán, y se llevarán a cabo mediciones adicionales de espesores."

6 Documentación a bordo

38 Al final del párrafo 6.3.2, se añade el texto siguiente:

"(en el caso de los buques construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes, estos planos incluirán el espesor en el momento de la construcción y el espesor de renovación para cada elemento estructural. En los planos también se indicará con claridad cualquier espesor de adición voluntaria. El plano de la sección central que se suministre a bordo del buque incluirá las propiedades de la sección de la viga casco mínimas admisibles para la sección transversal de la bodega en todos los tanques de carga);"

Parte B

CÓDIGO SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE PETROLEROS QUE NO TENGAN DOBLE CASCO

1 Generalidades

39 Al final del párrafo 1.2.5, se añade la frase siguiente:

"En el caso de los petroleros de cuadernas transversales, una sección transversal incluye las cuadernas adyacentes y sus conexiones finales en la zona de las secciones transversales."

40 En el párrafo 1.2.6, se sustituye la frase "las zonas críticas y/o sospechosas que puedan determinarse" por la frase "las zonas estructurales críticas que puedan determinarse y/o las zonas sospechosas".

41 Al principio del párrafo 1.2.15, se añaden las palabras "consideración especial o" antes de las palabras "decisión especial".

42 Se añade el nuevo párrafo 1.3.3 siguiente a continuación del párrafo actual 1.3.2:

"1.3.3 Cuando el daño detectado en la estructura mencionado en el párrafo 1.3.1 *supra* esté aislado y tenga un carácter localizado, de manera que no afecte a la integridad estructural del buque (como por ejemplo, un agujero pequeño en una plancha transversal entre escotillas), el inspector podrá considerar la posibilidad de una reparación temporal adecuada para restaurar la integridad de la estanquidad o la estanquidad a la intemperie tras evaluar la estructura circundante e imponer la condición de clasificación o recomendación correspondiente con un límite de tiempo específico a fin de ultimar la reparación definitiva y conservar la clasificación."

2 Reconocimiento de renovación

43 Al final del párrafo 2.1.1, se añade la frase siguiente:

"Cuando el reconocimiento de renovación se inicie antes del cuarto reconocimiento anual, se realizará enteramente en el plazo de 15 meses si dicha labor debe considerarse parte del reconocimiento de renovación."

44 Se añade el nuevo párrafo 2.1.7 siguiente a continuación del párrafo actual 2.1.6:

"2.1.7 En los reconocimientos y mediciones de espesores de espacios no se aceptará que el reconocimiento intermedio y el reconocimiento de renovación se acrediten al mismo tiempo."

45 Al final del párrafo 2.2.1, se añaden la frase y nota siguientes:

"En circunstancias excepcionales podrá concederse una prórroga de inspección del exterior de la obra viva del buque de tres meses tras el vencimiento del plazo."

Nota: Por "circunstancias excepcionales" se entiende la falta de disponibilidad de instalaciones de dique seco; la falta de disponibilidad de instalaciones de reparación; la falta de disponibilidad de materiales, equipo o piezas de respeto esenciales; o los retrasos causados por las medidas adoptadas para evitar condiciones meteorológicas desfavorables."

46 En lo que respecta al párrafo 2.5.2, la primera modificación propuesta no afecta al texto en español. Al final de dicho párrafo, se añade la frase: "Se efectuarán mediciones de espesores en las zonas en las que se haya detectado una corrosión importante en reconocimientos anteriores."

3 Reconocimiento anual

47 Al principio del párrafo 3.1, se añade la frase siguiente:

"Los reconocimientos anuales tendrán lugar en el plazo de tres meses anterior o posterior a la fecha del vencimiento anual del reconocimiento de clasificación inicial o con respecto a la fecha acreditada del último reconocimiento de renovación."

6 Documentación a bordo

48 Al final del párrafo 6.3.1, se añade el texto siguiente:

"(en el caso de los buques construidos de conformidad con las reglas estructurales comunes, estos planos incluirán el espesor en el momento de la construcción y el espesor de renovación para cada elemento estructural. En los planos también se indicará con claridad cualquier espesor de adición voluntaria. El plano de la sección central que se suministre a bordo del buque incluirá las propiedades de la sección de la viga casco mínimas admisibles para la sección transversal de la bodega en todos los tanques de carga);"

ANEXO 37

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

RECOMENDACIONES PARA LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.891(21) mediante la cual adoptó las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro,

CONSIDERANDO que el personal de las unidades móviles que operan mar adentro ha de trabajar a menudo en condiciones potencialmente peligrosas, y que tendrá más posibilidades de protegerse a sí mismo y a los demás en caso de emergencia con la debida formación,

RECONOCIENDO la necesidad de que todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro esté formado y sea competente y apto en lo que respecta a la seguridad marítima, la sensibilización sobre protección, la protección ambiental y la preparación para casos de emergencia,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las recomendaciones proporcionan una norma internacional para la formación de todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro, además de lo prescrito en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada, y en el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de formación), en su forma enmendada,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

1. APRUEBA las Recomendaciones para la formación y titulación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos interesados a que implanten lo antes posible las competencias definidas en tales recomendaciones y expidan los títulos y demás documentos al personal competente que haya seguido con éxito la formación recomendada en la presente resolución;
3. INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que examinen la conveniencia de aceptar los títulos y documentos basados en la presente resolución;
4. AUTORIZA al Comité de seguridad marítima a que mantenga sometidas a examen las recomendaciones adjuntas, enmendándolas según sea necesario;
5. REVOCA la resolución A.891(21).

* * *

ANEXO

RECOMENDACIONES PARA LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 Las presentes recomendaciones constituyen una norma internacional para la formación de todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro, y su fin es garantizar niveles adecuados de seguridad de la vida humana y los bienes en el mar, de sensibilización sobre la protección y de protección del medio marino, complementarios de los prescritos por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada, y por el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

1.2 Lo dispuesto en estas recomendaciones no va en detrimento de los derechos que tienen los Estados ribereños, en virtud del derecho internacional, de imponer sus propias prescripciones en materia de formación, competencia y titulación del personal a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro. Esto incluye todas las unidades dedicadas, o que tengan intención de dedicarse, a explorar, explotar, producir, conservar o gestionar los recursos naturales en aquellas partes del fondo marino, incluido el subsuelo, y las aguas suprayacentes a los fondos marinos que estén bajo la jurisdicción de dichos Estados ribereños.

2 TÉRMINOS Y DEFINICIONES

A los efectos de las presentes recomendaciones, regirán las siguientes definiciones:

2.1 *Administración*: el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar la unidad.

2.2 *Operario de control de lastre*: la persona responsable del control diario del asiento, el calado y la estabilidad.

2.3 *Supervisor de gabarra*: la persona que puede proporcionar apoyo al Director de la instalación mar adentro (el Director) en ciertas materias náuticas esenciales. El supervisor de gabarra en algunas unidades móviles puede ser también denominado jefe de la sección de estabilidad, técnico de gabarra o patrón de gabarra.

2.4 *Título de competencia*: título emitido y/o refrendado por la Administración en relación con personal mar adentro de conformidad con lo dispuesto en estas recomendaciones y que habilita a su titular legítimo a desempeñar el cargo y cumplir las funciones adecuadas al nivel de responsabilidad especificado en dicho título.

2.5 *Certificado de suficiencia*: título, distinto del título de competencia, que se expide a miembros del personal mar adentro, en el que se da fe de que se cumplen los requisitos pertinentes de formación, competencia o servicio marítimo estipulados en las presentes recomendaciones.

2.6 *Administración del Estado ribereño*: el Gobierno del Estado ribereño en el que la unidad pueda estar dedicada a la exploración o la explotación de los fondos marinos o de su subsuelo, adyacente a la costa sobre la cual el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales.

2.7 *Compañía*: el propietario de la unidad móvil que opera mar adentro o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que recibe del propietario la responsabilidad de explotar la unidad y, al hacerlo, acuerda asumir todos los cometidos y responsabilidades derivados de las presentes recomendaciones.

2.8 *Pruebas documentales*: documentación, distinta del título de competencia y del certificado de suficiencia, utilizada para determinar que se han cumplido los requisitos relativos a estas recomendaciones.

2.9 *Sistema de posicionamiento dinámico*: sistema por el que la posición y el rumbo de una embarcación autopropulsada se controlan automáticamente utilizando sus propias unidades propulsoras.

2.10 *Formación para casos de emergencia*: toda formación que prepara para responder de forma segura y adecuada a las situaciones de emergencia previstas.

2.11 *Código PBIP*: el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, tal y como pueda ser enmendado por la Organización.

2.12 *Supervisor de mantenimiento*: la persona responsable de la inspección, funcionamiento y comprobación, según proceda, de todas las máquinas y equipos especificados por el propietario de la unidad móvil. El supervisor de mantenimiento en algunas unidades móviles puede ser también llamado jefe de máquinas, jefe de la sección técnica o mecánico de la plataforma.

2.13 *Tripulación marítima*: comprende ésta el Director, el supervisor de gabarra, el operario de control de lastre y el supervisor de mantenimiento, así como otros oficiales de puente y de máquinas, radiooperadores y marineros, tal como se definen en la regla I/1 del Convenio de formación, en su forma enmendada.

2.14 *Formación en seguridad marítima*: toda formación relacionada con la seguridad de la vida humana en el mar, incluida la supervivencia individual y en grupo.

2.15 *Unidad móvil de alojamiento que opera mar adentro*: toda unidad cuyo fin principal es alojar al personal que trabaja mar adentro.

2.16 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: toda unidad apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración, o explotación, de los recursos naturales del subsuelo marino, tales como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.

2.17 *Unidades móviles que operan mar adentro*: naves cuyo emplazamiento se puede cambiar fácilmente y que pueden ejercer una función industrial que entrañe operaciones mar adentro distintas de las desempeñadas tradicionalmente por los buques sujetos a lo dispuesto en el capítulo I del Convenio SOLAS 1974. Entre dichas unidades figuran, como mínimo, las siguientes:

- .1 *unidad estabilizada por columnas*: toda unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte por medio de columnas o cajones;
- .2 *unidad sin propulsión propia*: toda unidad que carece de medios mecánicos de propulsión para navegar independientemente;

- .3 *unidad autoelevadora*: toda unidad dotada de patas móviles, con capacidad para elevar la plataforma por encima de la superficie del mar;
- .4 *unidad autopropulsada*: toda unidad que dispone de medios mecánicos de propulsión para navegar independientemente;
- .5 *unidad sumergible*: toda unidad con formas de buque o de gabarra, o con casco de diseño innovador (que no sea autoelevadora), destinada a operar mientras descansa sobre el fondo; y
- .6 *unidad de superficie*: toda unidad con formas de buque o de gabarra y casco de desplazamiento, ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote.

2.18 *Modalidad operacional*: la condición o forma en que pueda operar o funcionar una unidad, hallándose ésta en el lugar de trabajo o en tránsito. Entre las modalidades operacionales de una unidad figuran las siguientes:

- .1 *Condiciones operacionales*: las que se dan cuando una unidad se halla emplazada para efectuar operaciones, incluidas de perforación y producción, y en las cuales las cargas ambientales y operacionales están dentro de los límites de proyecto establecidos para dichas operaciones. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso.
- .2 *Condiciones de supervivencia*: las que se dan cuando una unidad está sometida a cargas ambientales superiores a las estipuladas en el manual de operaciones de la unidad. Se supone que las operaciones ordinarias quedaron interrumpidas debido a la rigurosidad de dichas cargas ambientales. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso.
- .3 *Condiciones de tránsito*: las que se dan cuando una unidad se está desplazando de un punto geográfico a otro.
- .4 *Operaciones combinadas*: las realizadas en asociación con, o muy cerca de, otra unidad móvil que opera mar adentro, y en las que las condiciones de la otra unidad o instalación pueden tener un efecto inmediato sobre la seguridad de la unidad; por ejemplo, una unidad móvil de perforación mar adentro atracada a una plataforma fija.

2.19 *Cuadro de obligaciones*: el prescrito por un convenio internacional o recomendación que sea aplicable a la unidad; de no ser aplicable ningún convenio o recomendación, un cuadro de obligaciones análogo con información esencial sobre las medidas que se habrán de tomar en caso de emergencia y que especialmente indique el puesto a que cada persona deberá acudir y los cometidos que deberá desempeñar, entre ellos la designación de responsabilidades concretas para la seguridad de los demás.

2.20 *Director de instalación mar adentro* ("el Director"): la persona competente, titulada de conformidad con lo dispuesto en estas recomendaciones, al que la compañía ha contratado por escrito para gestionar las actividades mar adentro de la unidad móvil que opera mar adentro.

2.21 *Personal mar adentro*: personal a bordo de la unidad como se señala en el párrafo 5.1.

2.22 *Otras unidades móviles que operan mar adentro:* toda unidad que pueda participar en una sola actividad mar adentro o combinación de actividades mar adentro, tales como:

- .1 construcción;
- .2 mantenimiento (incluido el mantenimiento de pozos);
- .3 operaciones de elevación;
- .4 tendido de tuberías y operaciones conexas;
- .5 preparación para casos de emergencia/contingencias, incluida la lucha contra incendios;
- .6 sistemas de producción;
- .7 alojamientos;
- .8 sistemas de almacenamiento; y
- .9 buceo.

Las unidades móviles que operan mar adentro no incluyen buques tales como:

- .1 buques de suministro;
- .2 buques de reserva;
- .3 buques para la manipulación de anclas;
- .4 buques para prospecciones sísmicas;
- .5 buques de apoyo para inmersiones, con monocasco tradicional; y
- .6 buques para fines especiales.

2.23 *Persona a cargo:* persona en cada unidad que es responsable de todo el personal en caso de emergencia. El propietario o el explotador de la unidad deben designar a esta persona por escrito (con su cargo). La persona a cargo puede ser el capitán o el director.

2.24 *Tareas de protección:* todas las tareas y cometidos relacionados con la protección definidos en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974, enmendado) y en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

2.25 *Oficial de protección del buque:* la persona a bordo del buque, responsable ante la persona a cargo, designada por la compañía para responder de la protección de la unidad móvil que opera mar adentro, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

2.26 *Personal especial:* todas las personas transportadas a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro, en relación con la finalidad especial a que se destine la unidad o con el trabajo especial que se realice en ella, y que no sean gente de mar ni, directa o indirectamente, pasajeros sujetos a un pago.

3 RESPONSABILIDADES DE LAS COMPAÑÍAS Y EL PERSONAL

3.1 Las compañías que emplean personal asignado a unidades móviles que operan mar adentro son responsables de asegurar que se cumplan plena y cabalmente las normas establecidas en las presentes recomendaciones. Asimismo, deberían tomarse las medidas necesarias para que el personal haga aportes fundados que contribuyan a la seguridad operacional de la unidad.

3.2 La compañía debería dar instrucciones por escrito a la persona a cargo especificando los procedimientos que se han de seguir para:

- .1 facilitar la documentación apropiada de formación a todo el personal empleado en las unidades móviles que operan mar adentro, en la que se indique que se ha recibido la debida formación con arreglo a la presente norma y, si procede, con arreglo al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada; y
- .2 llevar en la unidad registros de formación.

3.3 La persona a cargo debería designar a un empleado con experiencia, el cual se encargará de asegurar que a toda persona recién asignada se le dé la oportunidad de recibir información esencial en un idioma que entienda.

3.4 La compañía debería asegurarse de que los responsables de la formación y la evaluación de la competencia de todo el personal capacitado en la unidad estén debidamente cualificados para el tipo y nivel de formación y evaluación requerida.

4 TRIPULACIÓN MARÍTIMA DE UNIDADES MÓVILES AUTOPROPULSADAS QUE OPERAN MAR ADENTRO Y, EN SU CASO, DE OTRAS UNIDADES

4.1 Todos los miembros de la tripulación marítima de las unidades móviles autopropulsadas que operan mar adentro y, en su caso, de otras unidades, deberían observar las prescripciones del Convenio de formación, en su forma enmendada.

4.2 Además de cumplir lo prescrito en el párrafo 4.1 *supra*, todos los miembros de la tripulación marítima deberían recibir formación e instrucción a bordo sobre los casos de emergencia que pueden ocurrir en el tipo específico de unidad móvil en la que prestan servicio.

5 NORMAS DE FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN

5.1 Categorías del personal de las unidades móviles que operan mar adentro

Por razones prácticas este personal se divide en cuatro categorías:

Categoría A: Visitantes y personal especial no asignado de modo regular que permanecen a bordo durante un periodo limitado de tiempo, por lo general no superior a tres días, y que no tienen tareas relacionadas con el funcionamiento normal de la unidad.

Categoría B: Otro personal especial, sin responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad, la protección y la supervivencia de los demás tripulantes.

Categoría C: Personal especial asignado de modo regular, con responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad, la protección y la supervivencia de los demás tripulantes.

Categoría D: Miembros de la tripulación marítima.

5.2 Formación e instrucción de inducción en seguridad

5.2.1 El personal (de categoría A) debería recibir una formación e instrucción de inducción en seguridad de conformidad con las políticas establecidas por la compañía al embarcar por primera vez a bordo de la unidad, y esta formación se deberá repetir según las frecuencias estipuladas por la compañía. La compañía debería mantener pruebas documentales de dicha formación e instrucción.

5.2.2 Dicha formación o instrucción de inducción en seguridad debería ser tal que, como mínimo, el personal pueda:

- .1 entender cuestiones básicas de seguridad, y los símbolos y signos de seguridad y las señales de alarma, especialmente con respecto a saber actuar en caso de que:
 - .1 una persona caiga al mar;
 - .2 se detecte fuego, humo o sulfuro de hidrógeno; o
 - .3 suene la alarma de incendio, de abandono del buque, de gases tóxicos u otra alarma general (incluido reconocer cada tipo de alarma a bordo);
- .2 localizar y ponerse los chalecos salvavidas y, en su caso, los trajes de inmersión y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia;
- .3 identificar los puestos de reunión y de embarco, así como las vías de evacuación en caso de emergencia; y
- .4 entender la sección 7 de las presentes recomendaciones (Aptitud para el servicio).

5.3 Formación e instrucción de familiarización

5.3.1 Antes de que se le asignen tareas a bordo relacionadas con las operaciones ordinarias de la unidad, todo el personal mar adentro (categorías B, C y D) debería recibir formación orientativa mar adentro, de familiarización, o suficiente información e instrucción en técnicas de supervivencia personal, de protección y de seguridad en el trabajo. Esta familiarización, información o instrucción en seguridad debería capacitar al personal para:

- .1 comunicarse con otras personas a bordo en cuestiones básicas de seguridad y entender los símbolos y signos de seguridad y las señales de alarma, especialmente con respecto a saber actuar en caso de que:
 - .1 una persona caiga al mar;
 - .2 se detecte fuego, humo o sulfuro de hidrógeno; o

- .3 suene la alarma de incendios, de abandono del buque, de gases tóxicos u otra alarma general (incluido reconocer cada tipo de alarma a bordo);
- .2 localizar y colocarse los chalecos salvavidas y, en su caso, los trajes de inmersión y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia;
- .3 identificar los puestos de reunión y de embarco, así como las vías de evacuación en caso de emergencia;
- .4 dar la alarma y tener un conocimiento básico del uso de extintores portátiles de incendios;
- .5 tomar inmediatamente medidas al encontrarse con un accidente o una urgencia médica antes de solicitar asistencia médica a bordo;
- .6 cerrar y abrir las puertas contra incendios, estancas y estancas a la intemperie instaladas en la unidad, distintas de las aberturas del casco;
- .7 seguir las prácticas básicas de seguridad en el trabajo de la unidad y el sistema de permisos de trabajo; y
- .8 entender la estructura organizativa básica y la cadena de mando de la unidad.

5.3.2 Esta prescripción podría satisfacerse mediante un curso general de formación o instrucción en tierra sobre seguridad mar adentro, siempre que se complemente con la formación, la información o la instrucción especificadas en 5.3.1.3 y 5.3.1.8 *supra*.

5.3.3 La familiarización en seguridad deberá impartirse a intervalos de no más de cinco años.

5.3.4 Las personas deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han recibido dicha familiarización en seguridad en los últimos cinco años, según proceda.

5.4 Formación o instrucción de sensibilización sobre la protección

5.4.1 Todo el personal mar adentro (categorías B, C y D) debería recibir una formación o instrucción de sensibilización sobre la protección a fin de adquirir los conocimientos y la comprensión en relación con la unidad móvil que opera mar adentro y las tareas que tienen asignadas de modo que puedan contribuir a potenciar la protección marítima. La compañía debería conservar pruebas documentales de dicha formación e instrucción.

5.4.2 Todo el personal mar adentro (categorías B, C y D) que no tenga tareas de protección asignadas debería recibir formación o instrucción de sensibilización sobre la protección a intervalos no mayores de cinco años. Las personas podrán revalidar esta formación o instrucción si han cumplido los requisitos de familiarización relacionados con la protección de la regla VI/6 del Convenio de formación y si participaron en los ejercicios prescritos en el Código PBIP. Los miembros del personal deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han recibido formación o instrucción de sensibilización sobre la protección en los últimos cinco años, según proceda.

5.5 Formación para todo el personal especial asignado de modo regular, la tripulación marítima y demás personal especial

5.5.1 Antes de que se le asignen tareas relacionadas con las operaciones ordinarias de la unidad, todo el personal asignado de modo regular, la tripulación marítima y demás personal especial sin responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad y supervivencia de los demás tripulantes (es decir, categorías B, C y D) deberá recibir formación en supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios, seguridad personal y responsabilidades sociales, y la formación e instrucción en sensibilización sobre la protección, tal como se indica en los cuadros 5.5.1 a 5.5.6. Convendrá realizar el máximo esfuerzo para impartir dicha formación antes de dirigirse mar adentro.

5.5.2 La siguiente formación se impartirá en tierra y/o a bordo de la unidad, según proceda, por personal competente y experimentado, a saber:

- .1 Familiarización y orientación sobre los medios generales de la unidad móvil que opera mar adentro, procesos centrales, sistemas operativos, equipo y procedimientos, organización, criterios de seguridad y planes para contingencias, así como sobre las medidas preventivas de seguridad, tales como los procedimientos de la compañía sobre permisos de trabajo, servicios médicos y de salud, y otros aspectos relacionados con la seguridad.
- .2 Familiarización práctica con las tareas de emergencia.
- .3 Comprensión de la necesidad crucial de informar de toda situación anómala a una persona encargada.
- .4 Conocimiento de los métodos y procedimientos de evacuación disponibles.
- .5 Conocimiento de los procedimientos de alarma para situaciones de emergencia.
- .6 Conocimiento de los procedimientos de seguridad.
- .7 Formación en lo referente al sulfuro de hidrógeno (H₂S), si procede.
- .8 Operaciones y emergencias en las que participen buceadores, si procede.

5.5.3 Se debería habilitar un programa regular de ejercicios y prácticas para impartir formación y/o suplementarla, previendo asimismo su evaluación y valoración. La orientación sobre los ejercicios y prácticas figura en el apéndice 1.

5.5.4 Las personas deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han alcanzado, en los últimos cinco años, el nivel de competencia requerido para desempeñar las tareas, obligaciones y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 de los cuadros 5.5.1 a 5.5.6, según proceda, mediante demostración de aptitud, examen, o por evaluación continua como parte de un programa de formación aprobado, de conformidad con lo prescrito por el Estado de abanderamiento y/o el Estado ribereño; sin embargo, en su ausencia, se aplicará una norma reconocida del sector. En el apéndice 1 se facilita orientación sobre el uso de las prácticas para evaluar la aptitud.

5.6 Formación especializada

5.6.1 Debería impartirse al personal de las categorías C y D formación especializada y acorde con las obligaciones asignadas a cada cual en el cuadro de obligaciones.

5.6.2 Atendiendo al cuadro de obligaciones, el personal debería recibir instrucción y formación estipulada en los siguientes instrumentos o equivalente en los siguientes aspectos:

- .1 para los encargados de las embarcaciones de supervivencia: competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos, tal como se especifica en el cuadro A-VI/2-1 del Código de formación;
- .2 para los asignados a los botes de rescate rápidos: competencia en el manejo de botes de rescate rápidos, tal como se especifica en el cuadro A-VI/2-2 del Código de formación;
- .3 para los que están a cargo de la unidad, y para los asignados al control de las operaciones de lucha contra incendios: competencia en técnicas avanzadas de lucha contra incendios, tal como se especifica en el cuadro A-VI/3 del Código de formación;
- .4 para los encargados de prestar primeros auxilios a bordo: competencia en primeros auxilios, tal como se especifica en el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación;
- .5 para los encargados de los cuidados médicos a bordo: competencia en cuidados médicos, tal como se especifica en el cuadro A-VI/4-2 del Código de formación;
- .6 para las personas que tienen tareas de protección asignadas a bordo de la unidad, suficiencia en las tareas de protección, como se estipula en la sección A-VI/6-2 del Código de formación;
- .7 en el caso de las unidades móviles que operan mar adentro provistas de heliplataformas, el oficial encargado del aterrizaje de helicópteros designado debería haber concluido un curso de oficial encargado del aterrizaje de helicópteros acreditado, el cual debería incluir capacitación en observación meteorológica básica; y
- .8 en el caso de las unidades móviles que operan mar adentro con sistemas de posicionamiento dinámico, el operador u operadores de posicionamiento dinámico debería obtener la formación y experiencia adecuadas de conformidad con las orientaciones proporcionadas por el sector y reconocidas por la Organización.¹

5.6.3 Como es posible que no se imparta formación especializada en la unidad, convendrá asegurar que el personal recientemente asignado con responsabilidades concretas para la supervivencia de otros tripulantes tenga suficiente experiencia, instrucción, información o formación sobre el equipo que va a utilizar.

5.6.4 Las personas deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han recibido formación o instrucción especializada en los últimos cinco años, según proceda.

¹ MSC.1/Circ.738/Rev.1 y sección B-V/f del Código de formación.

Cuadro 5.5.1

Especificación de las normas mínimas de competencia en supervivencia personal

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Señales de emergencia	<p>El personal debería recibir una orientación inicial sobre los tipos de señales de emergencia y cómo identificarlas</p> <p>El personal debería estar familiarizado con el emplazamiento del cuadro de obligaciones como referencia para poder reconocer las señales de emergencia</p> <p>En el caso de operaciones combinadas, el personal debería recibir información suplementaria sobre alarmas y procedimientos adicionales</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Las medidas adoptadas durante las prácticas y las emergencias son las correctas para la señal de emergencia
Reunión del personal	<p>Durante la orientación a bordo, se enseñarán al personal los puestos de reunión que tenga asignados</p> <p>El personal debería estar familiarizado con el emplazamiento del cuadro de obligaciones</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Las medidas adoptadas durante las prácticas y las emergencias son las correctas para la señal de emergencia
Uso de chalecos salvavidas	El personal recibirá instrucción sobre el emplazamiento, tipos e inspección de los chalecos salvavidas y cómo colocárselos	Colocarse el chaleco salvavidas	El chaleco salvavidas se coloca correctamente
Uso de trajes de inmersión	El personal recibirá instrucción sobre el emplazamiento, tipos e inspección de los trajes de inmersión, y cómo ponérselos	Ponerse el traje de inmersión	Los trajes de inmersión se ponen correctamente
Procedimientos de botes salvavidas	El personal recibirá instrucción sobre cómo subir correctamente a los botes salvavidas y el uso de los cinturones de seguridad	Subir al bote salvavidas durante las prácticas y abrocharse el cinturón de seguridad	La subida al bote salvavidas es correcta

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Modalidades de evacuación	El personal recibirá instrucción sobre la selección y el uso de las modalidades de evacuación disponibles. Éstas pueden ser: <ul style="list-style-type: none"> – helicóptero – pasarelas o puentes – buque de apoyo – bote salvavidas – balsa salvavidas – escaleras/dispositivos de evacuación – saltar desde una cierta altura (no es recomendable) 	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas
Subida a balsas salvavidas o aparatos flotantes	El personal recibirá instrucción sobre cómo subir a una balsa salvavidas o un aparato flotante, desde el nivel de la cubierta y desde el agua	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas
Técnicas de supervivencia en el agua	El personal recibirá, según proceda, instrucción sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> – uso de luces, silbatos y otros dispositivos de señalización – las posiciones correctas del cuerpo para mantener la temperatura y evitar la hipotermia – cómo adrizar una balsa salvavidas – cómo subir a una embarcación de salvamento desde el agua 	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas
Despliegue de aros salvavidas y equipo conexo	El personal recibirá instrucción sobre los procedimientos para desplegar los aros salvavidas y el equipo conexo El personal recibirá instrucción sobre los procedimientos para dar la alarma	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas

Cuadro 5.5.2

Especificación de las normas mínimas de competencia en prevención y lucha contra incendios

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Reducir al mínimo los riesgos de incendio y mantener un estado de preparación que permita responder en todo momento a situaciones de emergencia debidas a incendio</p>	<p>El personal debería recibir instrucción que incluya, sin carácter exhaustivo, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 elementos del fuego y la explosión (el triángulo del fuego) .2 tipos y fuentes de ignición .3 materiales inflamables, riesgo de que se produzca y propague un incendio .4 necesidad de una vigilancia constante .5 clasificación de los incendios y de los agentes extintores que pueden utilizarse <p>El personal debería recibir una orientación inicial e instrucción de familiarización que, sin carácter exhaustivo, incluya lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 organización de la lucha contra incendios a bordo y cuadro de obligaciones .2 ubicación del equipo de lucha contra incendios y vías de evacuación en caso de emergencia .3 sistemas de detección de fuego y humo, y de alarma automática a bordo .4 medidas que se deben tomar al descubrir humo o fuego 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas</p>	<p>Las medidas iniciales adoptadas durante las prácticas o en respuesta a la emergencia se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	<p>.5 en el caso de operaciones combinadas, instrucción suplementaria sobre los procedimientos y alarmas adicionales</p> <p>El personal debería recibir instrucción sobre las medidas que proceda tomar en función del puesto que se desempeña a bordo</p>		
<p>Luchar contra incendios y extinguirlos</p>	<p>El personal debería recibir una instrucción inicial y de familiarización que incluya lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 selección y uso del equipo de lucha contra incendios y su ubicación a bordo .2 selección y uso del equipo de protección personal .3 métodos de lucha contra incendios y su contención .4 agentes extintores de incendios 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o en instrucción aprobada o al participar en un curso aprobado</p>	<p>Las medidas adoptadas durante las prácticas en respuesta a la emergencia se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Cuadro 5.5.3

Especificación de las normas mínimas de competencia en primeros auxilios

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Tomar inmediatamente las medidas que proceda en caso de accidente o de urgencia médica</p>	<p>Evaluación de las necesidades de los accidentados y de los riesgos personales</p> <p>Conocimientos de anatomía y de las funciones del organismo</p> <p>Comprensión de las medidas que deben tomarse inmediatamente para hacer frente a una urgencia, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 colocación del accidentado .2 empleo de técnicas de reanimación .3 control de las hemorragias .4 tratamiento básico de traumatismos .5 tratamiento adecuado de quemaduras y escaldaduras, y también en caso de accidentes causados por corriente eléctrica .6 rescate y transporte del accidentado .7 improvisación de vendas y uso del botiquín de primeros auxilios 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en instrucción aprobada o al participar en un curso aprobado</p>	<p>Se da la alarma de la manera y en el momento oportunos habida cuenta del caso de accidente o urgencia médica</p> <p>Se toman inmediatamente medidas para evaluar la naturaleza y el alcance de las lesiones y determinar el grado de urgencia del tratamiento en función del riesgo de muerte</p> <p>Se dan los primeros auxilios adecuados, una vez diagnosticadas las lesiones, con arreglo a la formación recibida</p> <p>Se reduce al mínimo en todo momento el riesgo de sufrir lesiones personales y de agravar las del accidentado</p>

Cuadro 5.5.4

Especificación de las normas mínimas de competencia en seguridad personal

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Seguir los procedimientos de emergencia</p>	<p>Tipos de emergencia que pueden producirse, tales como abordaje, incendio, hundimiento, etc.</p> <p>Conocimiento general de los planes para contingencias y de las obligaciones que en ellos se asignen a cada cual</p> <p>Señales de emergencia; tareas específicas asignadas a los miembros de la tripulación en el cuadro de obligaciones; puestos de reunión y uso correcto del equipo personal de seguridad</p> <p>Medidas que deben adoptarse al detectar una posible emergencia, incluidos los casos de incendio, abordaje, hundimiento y entrada de agua</p> <p>Medidas que deben adoptarse al oír las señales de la alarma de emergencia</p> <p>Importancia de los ejercicios y las prácticas</p> <p>Conocimiento de las vías de evacuación y de los sistemas de comunicaciones internas y de alarma</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o de una instrucción aprobada o la asistencia a un curso aprobado</p>	<p>Las medidas adoptadas durante las prácticas o en respuesta a emergencias se ajustan a los procedimientos establecidos</p> <p>La información que se transmite al dar la alarma es oportuna, precisa, completa y clara</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Tomar precauciones para evitar la contaminación del medio marino	<p>Conocimientos básicos de las repercusiones del transporte marítimo en el medio marino y los efectos en el medio marino de la contaminación debida a operaciones o a un siniestro</p> <p>Procedimientos básicos de protección del medio ambiente.</p> <p>Conocimientos básicos de la complejidad y la diversidad del medio marino</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o de una instrucción aprobada o la asistencia a un curso aprobado	Se siguen en todo momento los procedimientos organizativos concebidos para la protección del medio marino
Observar las prácticas de seguridad en el trabajo	<p>Importancia de seguir en todo momento las prácticas de seguridad en el trabajo</p> <p>Dispositivos de protección y seguridad disponibles contra los posibles peligros</p> <p>Precauciones que deben adoptarse antes de entrar en espacios cerrados (véase la resolución A.1050(27))</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o de una instrucción aprobada o la asistencia a un curso aprobado	En todo momento se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza el equipo de seguridad y protección adecuado
Contribuir a que las comunicaciones a bordo de la unidad sean eficaces	<p>Comprensión de los principios y las barreras de la comunicación eficaz entre personas y entre equipos de la unidad</p> <p>Capacidad para establecer y mantener una comunicación eficaz</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una instrucción aprobada o de la asistencia a un curso aprobado	Las comunicaciones son claras y eficaces en todo momento.

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Entender el concepto de fatiga y adoptar las medidas necesarias para controlarla	La importancia del descanso necesario Efecto que tienen en la fatiga el sueño, los horarios y los ritmos circadianos Efecto de los agentes estresantes físicos en el personal Efectos de los agentes estresantes ambientales dentro y fuera de la unidad y su efecto en el personal Efectos de los cambios de horarios en la fatiga del personal	Evaluación de los resultados obtenidos en una instrucción aprobada o de la asistencia a un curso aprobado	Se siguen las prácticas de gestión de la fatiga y se adoptan las medidas adecuadas en todo momento

Cuadro 5.5.5

Especificación de las normas mínimas de competencia en responsabilidades sociales

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Contribuir a que las relaciones humanas a bordo de la unidad sean buenas</p>	<p>El personal debería recibir instrucción de familiarización que incluya, sin carácter exhaustivo, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 importancia de mantener buenas relaciones profesionales y humanas a bordo .2 principios y prácticas básicas del trabajo en equipo, incluida la resolución de conflictos .3 hacer hincapié en lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> .1 responsabilidades sociales, derechos y responsabilidades individuales, y respeto hacia los compañeros de trabajo: <ul style="list-style-type: none"> .1 no hacer bromas ni acosar por razones étnicas, raciales, religiosas ni sexuales .2 no jugar ni gastar bromas pesadas .3 no blasfemar .4 controlar los niveles de ruido .5 vestirse adecuadamente .6 mantener la higiene personal 	<p>La documentación relativa a las orientaciones dadas al personal debería reflejar que este tema se trata adecuadamente</p> <p>Ello puede demostrarse mediante una videocinta, formación asistida por ordenador, un programa de formación o un cursillo en que el personal recibe la información verbalmente</p> <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 instrucción o formación impartida antes del embarco en una unidad, .2 instrucción o formación impartida a bordo de la unidad, o .3 observación directa de la actuación o conducta durante la formación o instrucción, bien en el trayecto hacia la unidad o estando ya a bordo de la misma 	<p>Demostrar que se tienen los conocimientos necesarios</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	<ul style="list-style-type: none"> .7 mantener ordenados y limpios los espacios de alojamiento y de trabajo .8 respetar la intimidad de los demás .9 respetar la propiedad de los demás .10 cumplir las normas de la compañía sobre artículos prohibidos .2 peligros del uso indebido de drogas y alcohol: <ul style="list-style-type: none"> .1 normas de la compañía .2 normas del operador (si difieren) .3 sanciones penales .3 factores que afectan a las relaciones humanas en un entorno mar adentro: <ul style="list-style-type: none"> .1 rigurosas condiciones climáticas y de trabajo .2 gran esfuerzo físico .3 largos periodos de trabajo y aislamiento de la tierra firme .4 disposición para prolongadas estadías a bordo sin previo aviso .5 artículos prohibidos 		

Cuadro 5.5.6

Especificación de las normas mínimas de competencia en la sensibilización sobre la protección

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Contribuir al incremento de la protección marítima potenciando la sensibilización</p>	<p>Conocimiento básico práctico de las definiciones y los términos utilizados en la esfera de la protección marítima, incluidos elementos que puedan estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</p> <p>Conocimiento básico de la política internacional en materia de protección marítima y de las responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas</p> <p>Conocimiento básico de los niveles de protección marítima a nivel internacional y de sus repercusiones en las medidas de protección y los procedimientos aplicables a bordo y en instalaciones portuarias</p> <p>Conocimiento básico de los procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</p> <p>Conocimiento básico de los planes para contingencias relacionados con la protección</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una instrucción aprobada o de la asistencia a un curso aprobado</p>	<p>Se determinan correctamente los requisitos necesarios para incrementar la protección marítima</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Reconocimiento de las amenazas para la protección	<p>Conocimiento básico de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</p> <p>Conocimiento básico que permita reconocer posibles amenazas para la protección, incluidos elementos que puedan estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</p> <p>Conocimiento básico de las técnicas de reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos, y conciencia de los daños que pueden causar</p> <p>Conocimiento básico del encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una instrucción aprobada o de la asistencia a un curso aprobado	Se reconocen correctamente las amenazas para la protección marítima
Comprensión de la necesidad de mantener la toma de conciencia y la vigilancia en la esfera de la protección, y de los métodos para ello	Conocimiento básico de los requisitos de formación, los ejercicios y las prácticas contemplados en los convenios, códigos y circulares pertinentes de la OMI, incluidos los que guarden relación con la lucha contra la piratería y los robos a mano armada	Evaluación de los resultados obtenidos en una instrucción aprobada o de la asistencia a un curso aprobado	Se determinan correctamente los requisitos necesarios para incrementar la protección marítima

6 FORMACIÓN ESPECIALIZADA Y COMPETENCIA DEL PERSONAL CLAVE

6.1 Generalidades

6.1.1 A bordo de toda unidad debería haber suficiente personal clave con los necesarios conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia para garantizar el funcionamiento sin riesgos de la misma. Se entiende que la naturaleza de las unidades móviles y de sus operaciones hace necesario prever una formación y competencia especializadas. Las Administraciones deben determinar la suficiencia de los conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia del personal responsable de las funciones esenciales de seguridad y prevención de la contaminación, atendiendo a los parámetros de proyecto, tipo, dimensiones y operaciones de cada unidad móvil. Se invita a las Administraciones a que examinen las funciones esenciales enumeradas a continuación para determinar los conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia que debe reunir el personal clave.

6.1.2 Para el personal en posesión de títulos estipulados en el Convenio y el Código de formación, en el apéndice 2 se presenta orientación adicional sobre el cumplimiento de los requisitos de formación que se especifican en esta sección. Las recomendaciones formuladas en el apéndice 2 están sujetas a la aprobación de la Administración.

6.2 Director de instalación mar adentro

6.2.1 Los conocimientos, competencia y aptitudes que permitan a los directores desempeñar las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación que se les encomienden dependerán del tipo de unidad de que se trate y de su modalidad operacional:

- .1 la persona a cargo de la unidad debería estar bien familiarizada con las características, la capacidad y las limitaciones de ésta y tener amplios conocimientos de la organización y las medidas que se deben tomar en caso de emergencia, así como de la necesidad de organizar prácticas y una formación de emergencia y llevar registros de las mismas; y
- .2 las personas en las que aquélla haya delegado deberán estar capacitadas para mantener y manejar todo el equipo de lucha contra incendios y los dispositivos de salvamento a bordo de la unidad y para poder formar a otros en dichas actividades.

6.2.2 A reserva de las indicaciones más detalladas que figuran en el cuadro 6.1, relativas a los requisitos de formación, conocimientos, aptitud y competencia para los distintos tipos de unidades móviles que operan mar adentro, se considera necesario que, para el debido desempeño de las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación asignadas al Director, éste tenga conocimientos y experiencia, y haya demostrado competencia en las siguientes materias:

- .1 estabilidad y construcción:
 - .1 principios generales de la construcción;
 - .2 estabilidad estática y dinámica de las unidades móviles flotantes; teoría y factores que afectan al asiento y la estabilidad; medidas para mantener un asiento y estabilidad seguros, incluidos un conocimiento suficiente de los cálculos de estabilidad y la utilización de cuadernillos de estabilidad; así como también la relación con las prescripciones reglamentarias respecto de las curvas de estabilidad para las condiciones operacionales y de supervivencia, teniendo en cuenta los efectos de las condiciones ambientales reinantes;

- .3 efecto sobre el asiento y la estabilidad de una unidad móvil flotante en caso de avería, y posterior inundación de cualquier compartimiento; medidas correctoras que deben adoptarse; principio e importancia de mantener la integridad de estanquidad de la unidad móvil; procedimiento para conservar la integridad de estanquidad;
- .4 carga de provisiones y lastrado que permitan mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos a que estén sometidas las unidades;
- .5 principales miembros estructurales de una unidad e inspecciones periódicas exigidas. Conocimientos básicos de las consecuencias de las soldaduras. Efectos de la corrosión en la estructura;
- .6 efecto del sistema de amarre sobre la estabilidad; y
- .7 precarga y esfuerzos que por reacción se ejercen sobre las patas de las unidades autoelevadoras;
- .2 mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico:
 - .1 composición y características de los fondos marinos;
 - .2 comportamiento de los sistemas de amarre y la distribución de esfuerzos, así como los efectos de las condiciones ambientales;
 - .3 consecuencias de un fallo en el sistema de amarre;
 - .4 echar y levar las anclas, y maniobras con buques para la manipulación de anclas; y
 - .5 principios del posicionamiento dinámico, incluidas la capacidad y limitación de los impulsores, los sistemas de suministro de energía y la máxima desviación admisible de la posición deseada;
- .3 operaciones en tránsito:
 - .1 Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada;
 - .2 navegación y ayudas náuticas electrónicas adecuadas al tipo de unidad; y
 - .3 procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque;
- .4 procedimientos de emergencia y equipo de seguridad:
 - .1 procedimientos de salvamento y de lucha contra incendios, incluidos los ejercicios;

- .2 mantenimiento e inspección de los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios de conformidad con las prescripciones reglamentarias;
- .3 procedimientos de comunicación en situaciones de emergencia;
- .4 precauciones que procede adoptar en previsión de temporal;
- .5 procedimientos de evacuación; y
- .6 gestión de crisis y control de multitudes;
- .5 transbordo de personal:
 - .1 precauciones que procede adoptar durante el transbordo de personal;
 - .2 utilización de la canasta de transbordo de personal;
 - .3 transbordo por helicóptero; y
 - .4 transbordo por buque;
- .6 manipulación y estiba de suministros, incluidas mercancías peligrosas:
 - .1 seguridad en la manipulación, estiba y cuidado de equipos, suministros y mercancías peligrosas;
 - .2 grúas y equipo elevador, e inspecciones; y
 - .3 procedimientos para el embarque y desembarque desde helicópteros y buques de suministro;
- .7 prevención y contención de la contaminación:
 - .1 sistemas y equipos de prevención de la contaminación; y
 - .2 procedimientos de lucha contra la contaminación;
- .8 meteorología:
 - .1 características de los diversos sistemas meteorológicos;
 - .2 aptitud para utilizar la información meteorológica disponible, a fin de garantizar la seguridad de la unidad y suministrar esa información a otros buques o aeronaves que la soliciten;
 - .3 fuentes de información meteorológica; y
 - .4 efectos de las condiciones meteorológicas en los límites ambientales de la unidad;

- .9 medidas de seguridad en el trabajo:
 - .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo;
 - .2 zonas peligrosas;
 - .3 permisos de trabajo;
 - .4 trabajo por encima del agua;
 - .5 trabajo en espacios cerrados (véase la resolución A.1050(27));
 - .6 formación del personal;
 - .7 conocimiento de la organización y las comunicaciones; y
 - .8 conocimiento e inspección de los equipos de seguridad;
- .10 prescripciones reglamentarias y de certificación, así como valoración de los reglamentos y recomendaciones, tanto internacionales como nacionales, que afectan a las operaciones; y
- .11 operaciones industriales relacionadas con la seguridad marítima, y valoración de la interacción entre las operaciones náuticas y las actividades específicamente industriales, incluidas, cuando proceda, las siguientes:
 - .1 perforación y, en su caso, mantenimiento de pozos;
 - .2 construcción, mantenimiento y reparaciones mar adentro;
 - .3 producción;
 - .4 apoyo para el alojamiento;
 - .5 operaciones de izada;
 - .6 tendido de tuberías;
 - .7 buceo; y
 - .8 apoyo para la lucha contra incendios;

6.2.3 Los métodos de demostración de la competencia de los Directores y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.2.

6.2.4 Todos los Directores que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

6.3 Supervisor de gabarras

6.3.1 Para el debido desempeño de las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación asignadas al supervisor de gabarras, se considera necesario que éste tenga conocimientos, experiencia y competencia en las siguientes materias:

- .1 estabilidad y construcción:
conceptos de estabilidad especificados para el operario de control de lastre, más un periodo de servicio en ese cargo;
- .2 construcción:
principios de construcción, elementos estructurales, integridad de estanquidad y lucha contra averías;
- .3 obligaciones en casos de emergencia:
responsabilidades definidas en el plan de emergencia o en el manual de operaciones sobre la seguridad de la unidad;
- .4 comunicaciones:
procedimientos de comunicación para las operaciones ordinarias y en casos de emergencia;
- .5 medidas de seguridad en el trabajo:
 - .1 seguridad, salud e higiene del trabajo;
 - .2 zonas peligrosas;
 - .3 permisos de trabajo;
 - .4 trabajo por encima del agua;
 - .5 trabajo en espacios cerrados (véase la resolución A.1050(27));
 - .6 formación del personal; y
 - .7 conocimiento e inspección de los equipos de seguridad;
- .6 prescripciones reglamentarias:
reglamentos y recomendaciones, tanto internacionales como nacionales, que afectan a las operaciones;
- .7 primeros auxilios:
prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes hasta su traslado a un servicio médico;

- .8 operaciones en tránsito:
 - .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado;
 - .2 navegación y ayudas náuticas electrónicas adecuadas al tipo de unidad; y
 - .3 procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque;
- .9 competencia náutica:
 - .1 temporal;
 - .2 almacenamiento y trasiego de graneles líquidos;
 - .3 maniobra y determinación de la posición;
 - .4 manipulación de las anclas; y
 - .5 posicionamiento dinámico, cuando proceda.

6.3.2 Los métodos de demostración de la competencia de los supervisores de gabarras y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.3.

6.3.3 Todos los supervisores de gabarras que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

6.4 Operario de control de lastre

6.4.1 Para el debido desempeño de las funciones de seguridad y de prevención de la contaminación esenciales asignadas al operario de control de lastre en las unidades estabilizadas por columnas, se considera necesario que éste tenga conocimientos, experiencia y competencia en las siguientes materias:

- .1 conceptos básicos de estabilidad:
 - .1 comprensión de conceptos generales tales como desplazamiento, calado, asiento, escora, francobordo, flotabilidad, flotabilidad de reserva, etc.;
 - .2 comprensión de conceptos tales como centro de gravedad, centro de carena, posición del metacentro, brazo adrizante y sus efectos en la estabilidad transversal;
 - .3 equilibrio estable, inestable y neutro;
 - .4 teoría de los momentos aplicada a la estabilidad, incluidos los efectos de las cargas pesadas y su movimiento;
 - .5 efectos de la adición, sustracción o el desplazamiento de pesos. Cálculo de los desplazamientos vertical, transversal y longitudinal del centro de gravedad;

- .6 comprensión del informe sobre la prueba de estabilidad y su utilización;
- .7 efectos de superficie libre con respecto a la estabilidad y factores que afectan a ésta;
- .8 comprensión general de los conceptos de cambio de asiento, momentos longitudinales, metacentro longitudinal y estabilidad longitudinal;
- .9 utilización de las curvas hidrostáticas, escala de peso muerto y tablas hidrostáticas;
- .10 utilización de las curvas cruzadas de estabilidad con objeto de producir una curva de estabilidad estática y extraer información de dicha curva;
- .11 estabilidad dinámica; balance sincrónico y ángulo de escora de transición; criterios de estabilidad aplicables a las unidades móviles que operan mar adentro;
- .12 efectos del sistema de amarre sobre la estabilidad; y
- .13 cálculos diarios de carga;
- .2 aplicación de los conocimientos de estabilidad, y en particular de la teoría y los cálculos sobre los aspectos siguientes:
 - .1 cargas sobre cubierta y sus efectos en la estabilidad; modificación del peso en rosca;
 - .2 examen de los sistemas y procedimientos de lastre;
 - .3 reacción ante fallos en los sistemas, incluidos los sistemas de mantenimiento en posición, daños en la estructura y medidas subsiguientes;
 - .4 procedimientos de lucha contra averías, inundación compensadora de compartimientos estancos, utilización de sistemas de bombeo y conexiones cruzadas;
 - .5 condiciones ambientales y sus efectos sobre la estabilidad;
 - .6 límites ambientales y de la unidad, y criterios para pasar a la condición de supervivencia;
 - .7 zonas de estabilidad reducida, precauciones que procede tomar, lastrado/deslastrado asimétrico e importancia de la secuencia con respecto a los esfuerzos;
 - .8 teoría de los cálculos consignados en la hoja diaria de carga, variaciones con la cadena largada y efectos sobre el momento vertical; y
 - .9 procedimientos de emergencia;

.3 formación complementaria:

La persona que haya adquirido la formación teórica antes indicada no debería trabajar en una cámara de control de lastre si no es bajo la supervisión de un miembro competente del personal y durante un periodo que le permita familiarizarse cabalmente con los sistemas de lastre de dicha unidad. Antes de dejarle a cargo y de exigirle que reaccione por sí sola en caso de emergencia, la persona en cuestión habrá de adquirir la experiencia necesaria en simulacros de situaciones de emergencia.

6.4.2 Los métodos de demostración de la competencia de los operarios de control de lastre y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.4.

6.4.3 Todos los operarios de control de lastre que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

6.5 Supervisor de mantenimiento

6.5.1 En las unidades autopropulsadas que operan mar adentro, la persona responsable del funcionamiento y mantenimiento de las maquinarias propulsoras principales y auxiliares deberá poseer los conocimientos necesarios que prescribe el capítulo III del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado. (Véase la sección 4.1 relativa a las unidades móviles autopropulsadas que operan mar adentro.)

6.5.2 En las unidades móviles sin propulsión propia que operan mar adentro, la persona responsable del funcionamiento y mantenimiento del sistema propulsor y las máquinas auxiliares deberá tener conocimientos y experiencia en las siguientes materias:

- .1 funcionamiento y mantenimiento de los motores;
- .2 funcionamiento y mantenimiento de las máquinas auxiliares, incluidos los sistemas de bombeo y de tuberías, los sistemas de control conexos y, cuando proceda, los sistemas elevadores;
- .3 detección de defectos en el funcionamiento de las máquinas, localización de fallos para impedir o reducir al mínimo las averías;
- .4 problemas de mantenimiento y reparaciones;
- .5 funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios;
- .6 medidas de seguridad en el trabajo;
- .7 mantenimiento de las embarcaciones de supervivencia y de los dispositivos de puesta a flote; y
- .8 procedimientos de prevención de la contaminación.

6.5.3 Los métodos de demostración de la competencia de los supervisores del mantenimiento de las unidades móviles sin propulsión propia y los criterios para evaluarlas se indican en el cuadro 6.5.

6.5.4 Todos los supervisores del mantenimiento que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

Cuadro 6.1

Requisitos sobre conocimientos y formación para los directores de instalaciones mar adentro de los distintos tipos de unidades móviles que operan mar adentro

Conocimientos y experiencia enumerados en la sección 6.2.2	Tipo de unidad						
	Unidades autopropulsadas			Unidades sin propulsión propia			
	Unidad de superficie	Unidad estabilizada por columnas	Otras	Unidad estabilizada por columnas	Otras	Sumergible que descansa sobre el fondo	Unidad autoelevadora que descansa sobre el fondo
.1.1	X	X	X	X	X	X	X
.1.2	X	X	X	X	³	²	²
.1.3	X	X	X	X	X	²	²
.1.4	X	X	X	X	X	X	X
.1.5	X	X	X	X	X	X	X
.1.6	X ¹	X ¹	X ¹		X	X	
.1.7							X
.2.1	X	X	X	X	X	X	X
.2.2	X ¹	X ¹	X ¹		X	X	
.2.3	X ¹	X ¹	X ¹		X	X	
.2.4	X	X	X	X	X	X	X
.2.5	X	X	X				
.3.1	X	X	X	X ³	³	^{2,3}	^{2,3}
.3.2	X	X	X	X ³	³	^{2,3}	^{2,3}
.3.3	X	X	X	X	X ³	²	²
.4 a .11	X	X	X	X	X	X	X

¹ Excluidas las unidades en la modalidad de posicionamiento dinámico.

² Unidades que descansan sobre el fondo mientras flotan.

³ Depende del tipo de unidad y de la modalidad operacional (a determinar por la Administración).

Cuadro 6.2

Especificación de las normas mínimas de competencia para los directores de instalaciones mar adentro

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y la compensación de los cambios de las cargas sobre cubierta</p>	<p>Conocimientos y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones y/o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>El lastrado y el deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas sobre cubierta se compensan con arreglo a los procedimientos establecidos</p>
<p>Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos</p>	<p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de las unidades móviles que operan mar adentro, incluidos los miembros estructurales principales y las inspecciones periódicas exigidas</p> <p>Conocimiento básico de los efectos de la soldadura y de la corrosión en la estructura</p> <p>Comprensión de los principios fundamentales y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad, y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad (modalidad a flote)</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades móviles que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>La estructura de la unidad y las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	<p>Uso de los cálculos diarios de carga</p> <p>Conocimiento del efecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 en el asiento y la estabilidad de una unidad móvil en caso de avería y posterior inundación de un compartimiento, y medidas correctoras que deben adoptarse (modalidad a flote) .2 de la carga y el lastrado que permitan mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos a que estén sometidas las unidades .3 de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras .4 de la precarga y los esfuerzos sobre las patas de las unidades autoelevadoras .5 de la pérdida de flotabilidad 		
<p>Garantizar la seguridad del personal de la unidad móvil y las condiciones de funcionamiento de los sistemas de salvamento y de lucha contra incendios y otros sistemas de seguridad</p>	<p>Conocimiento de las reglas relativas a los dispositivos de salvamento (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar) aplicables a las unidades móviles que operan mar adentro</p> <p>Organización de ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque</p> <p>Mantenimiento del estado operacional de los sistemas de salvamento y de lucha contra incendios y otros sistemas de seguridad</p> <p>Medidas que deben tomarse para proteger y cuidar a todas las personas a bordo en caso de emergencia, incluida la evacuación</p> <p>Medidas que deben tomarse para limitar los daños producidos por incendio, explosión, abordaje o varada</p> <p>Precauciones que procede adoptar en previsión de temporal</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos para la vigilancia de los sistemas de detección de incendios y de seguridad garantizan que todas las alarmas son detectadas con prontitud y que se responde con arreglo a los procedimientos de emergencia establecidos</p> <p>El mantenimiento de los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se lleva a cabo con arreglo a las normas prescritas</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Elaborar planes de emergencia y de lucha contra averías, y controlar las situaciones de emergencia</p>	<p>Preparación de planes para contingencias y de respuesta a emergencias</p> <p>Construcción de unidades que operan mar adentro, incluida la lucha contra averías</p> <p>Métodos y equipos auxiliares para la prevención, detección y extinción de incendios</p> <p>Funciones y uso de los dispositivos de salvamento</p> <p>Evacuación desde la unidad móvil</p> <p>Precauciones que procede adoptar en previsión de temporal</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos de emergencia se ajustan a los planes establecidos para situaciones de emergencia</p>
<p>Hacer frente a las emergencias</p>	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los procedimientos de emergencia .2 los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos establecidos se siguen durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Garantizar que las condiciones de la unidad móvil son seguras para el tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico</p>	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada .2 la navegación y las ayudas náuticas electrónicas correspondientes al tipo de unidad .3 los procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque .4 la composición y las características del fondo marino .5 el comportamiento de los sistemas de amarre y la distribución de los esfuerzos, así como los efectos de las condiciones ambientales .6 las consecuencias de un fallo en el sistema de amarre .7 echar y levar anclas, y la maniobra con buques para la manipulación de éstas .8 los principios de posicionamiento dinámico, que incluyen la capacidad y limitación de los impulsores, los sistemas de suministro de energía y la máxima desviación admisible de la posición deseada (sólo para los buques que cuenten con equipo de posicionamiento dinámico)* 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las operaciones de tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico se efectúan en todo momento de manera segura</p> <p>Las comunicaciones son efectivas y se ajustan a los procedimientos establecidos</p>
<p>Previsión de las condiciones meteorológicas y oceanográficas</p>	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 las características de los sistemas meteorológicos .2 cómo aplicar la información meteorológica disponible a la hora de garantizar la seguridad de la unidad y, si se solicita, facilitar dicha información a otros buques o aeronaves .3 las fuentes de información meteorológica .4 los efectos de las condiciones meteorológicas sobre los límites ambientales de funcionamiento de 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>Las medidas adoptadas para garantizar la seguridad de la navegación y de las operaciones reducen al mínimo los riesgos para la unidad</p>

* Resolución MSC.38(63), anexo 2.

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	la unidad		
Planificar y garantizar la seguridad del transbordo del personal	Conocimiento de: <ul style="list-style-type: none"> .1 las precauciones que procede adoptar durante el transbordo de personal .2 utilización de la canasta de transbordo de personal .3 transbordo por helicóptero .4 transbordo por buque .5 efectos de las condiciones ambientales sobre el método de transbordo del personal 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	El transbordo de personal se efectúa de manera segura
Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de carga, estiba, sujeción y manipulación de suministros, incluidas las mercancías peligrosas	Conocimiento de: <ul style="list-style-type: none"> .1 los efectos de las cargas y de las operaciones de carga en el asiento y la estabilidad .2 la manipulación sin riesgos, estiba y mantenimiento del equipo, los suministros y las mercancías peligrosas .3 las grúas y dispositivos de izada, e inspección de los mismos .4 los procedimientos para la carga y descarga de helicópteros y buques de suministro .5 las precauciones durante las operaciones de carga, descarga y manipulación de mercancías peligrosas, potencialmente peligrosas o nocivas 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible La estiba y sujeción de las cargas y suministros garantizan que las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen dentro de márgenes de seguridad y se ajustan a las directrices establecidas y a la reglamentación La información relativa a los peligros, riesgos y prescripciones especiales está recogida en un formato adecuado que facilita su consulta en caso de producirse un suceso

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Prevenición de la contaminación	<p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los sistemas y mecanismos de prevención de la contaminación .2 los procedimientos de contención de la contaminación, que incluyen el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos contemplado en la regla I/26 del MARPOL y en el artículo 3 del Convenio de cooperación, el plan de gestión de desechos especificado en el Anexo V del MARPOL y todo plan que trate de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas .3 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las operaciones se realizan sin poner en peligro el medio ambiente por derrames de hidrocarburos, mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas, ni basuras</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>
Supervisar y controlar las prácticas de seguridad en el trabajo	<p>Conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo, que incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo .2 zonas peligrosas .3 permisos de trabajo .4 trabajo por encima del agua .5 trabajo en espacios cerrados <p>Conocimientos de la formación del personal, así como del sistema organizativo y de comunicaciones</p> <p>Conocimiento e inspección del equipo de seguridad</p> <p>Identificación, evaluación y contención de nuevos riesgos mediante controles técnicos o prácticas de seguridad en el trabajo</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las operaciones reducen al mínimo los riesgos para el personal

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Supervisar y controlar la observancia de la reglamentación y las medidas encaminadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino</p>	<p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales</p> <p>Se prestará atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos que los convenios o acuerdos internacionales prescriben llevar a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro .2 responsabilidades derivadas de lo prescrito en: <ul style="list-style-type: none"> – el Convenio internacional sobre líneas de carga; – el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; – el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; .3 declaraciones sanitarias marítimas y prescripciones del Reglamento sanitario internacional .4 responsabilidades derivadas de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad de la unidad, los visitantes, la tripulación y la carga .5 métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio marino por las unidades móviles que operan mar adentro .6 legislación nacional por la que se implantan estos acuerdos y convenios internacionales 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos para supervisar las operaciones y el mantenimiento se ajustan a lo prescrito en la reglamentación</p> <p>Los posibles incumplimientos se detectan de manera rápida y correcta</p> <p>La renovación y prórroga de los certificados garantiza la continuidad de la validez de los dispositivos y el equipo objeto de inspección</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Supervisión y control de las operaciones industriales que afectan a la seguridad marítima	<p>Conocimiento y comprensión de la interacción existente entre las operaciones marítimas y las actividades industriales específicas, que incluyen, si procede, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 perforación o, en su caso, mantenimiento de pozos .2 construcción, mantenimiento y reparaciones mar adentro .3 producción .4 apoyo para el alojamiento .5 operaciones de izada .6 tendido de tuberías .7 buceo .8 apoyo para la lucha contra incendios 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las operaciones industriales se realizan de manera segura

Cuadro 6.3

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores de gabarras

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y la compensación de los cambios de las cargas sobre cubierta</p>	<p>Conocimiento y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad de la carga que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones y/o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>El lastrado y el deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas en cubierta se compensan de acuerdo con los procedimientos establecidos</p>
<p>Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos</p>	<p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de las unidades móviles que operan mar adentro, incluidos los miembros estructurales principales, las inspecciones periódicas exigidas, la estanquidad y el control de averías</p> <p>Conocimiento básico de los efectos de la soldadura y de la corrosión en la estructura</p> <p>Comprensión de los principios fundamentales y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad, y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p> <p>Uso de los cálculos diarios de carga</p> <p>Conocimiento de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>La estructura de la unidad y las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Hacer frente a las emergencias	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los procedimientos de emergencia .2 los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad y control de averías</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos establecidos se siguen durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p>
Competencia náutica	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada .2 la navegación y las ayudas náuticas electrónicas correspondientes al tipo de unidad .3 los procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque <p>Competencia en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 mar gruesa .2 almacenamiento y trasiego de líquidos a granel .3 maniobra y posicionamiento .4 manejo del ancla .5 posicionamiento dinámico, si procede <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos náuticos y de manipulación de la carga</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las operaciones de tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico se efectúan en todo momento de manera segura</p> <p>Las comunicaciones son efectivas y se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Planificar y garantizar la seguridad de la carga, estiba, sujeción y manipulación de los suministros, incluidas las mercancías peligrosas</p>	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los efectos de las cargas y de las operaciones de carga sobre el asiento y la estabilidad .2 la manipulación sin riesgos, estiba y protección del equipo, los suministros y las mercancías peligrosas .3 las grúas y dispositivos de izada, e inspección de los mismos .4 los procedimientos para la carga y descarga de helicópteros y buques de suministro .5 las precauciones durante las operaciones de carga, descarga y la manipulación de mercancías peligrosas, potencialmente peligrosas o nocivas 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>La estiba y sujeción de las cargas y suministros garantizan que las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen dentro de márgenes de seguridad y se ajustan a las directrices establecidas y a la reglamentación</p> <p>La información relativa a los peligros, riesgos y prescripciones especiales está recogida en un formato adecuado que facilita su consulta en caso de producirse un suceso</p>
<p>Supervisar y controlar las prácticas de seguridad en el trabajo</p>	<p>Conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo, que incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo .2 zonas peligrosas .3 permisos de trabajo .4 trabajo por encima del agua .5 trabajo en espacios cerrados <p>Conocimientos de la formación del personal, así como del sistema organizativo y de comunicaciones</p> <p>Conocimiento e inspección del equipo de seguridad</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las operaciones reducen al mínimo los riesgos para el personal</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Supervisar y controlar la observancia de la reglamentación y las medidas encaminadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino</p>	<p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales Se prestará atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos que los convenios o acuerdos internacionales prescriben llevar a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro .2 responsabilidades derivadas de lo prescrito en: <ul style="list-style-type: none"> – el Convenio internacional sobre líneas de carga; – el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; – el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; .3 responsabilidades derivadas de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad de la unidad, los visitantes, la tripulación y la carga .4 métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio marino por las unidades móviles que operan mar adentro .5 legislación nacional mediante la que se implantan estos acuerdos y convenios internacionales .6 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	<p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos para supervisar las operaciones y el mantenimiento se ajustan a lo prescrito en los instrumentos jurídicos</p> <p>Los posibles incumplimientos se detectan de manera rápida y correcta</p> <p>La renovación y prórroga de los certificados garantiza la validez de los dispositivos y el equipo objeto de inspección</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>
<p>Prestar primeros auxilios a un accidentado antes de trasladarlo al servicio médico</p>	<p>Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación</p>	<p>Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación</p>	<p>Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación</p>

Cuadro 6.4

Especificación de las normas mínimas de competencia para los operarios de control de lastre

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y la compensación de los cambios de las cargas sobre cubierta	<p>Conocimiento y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones y/o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las operaciones de lastrado o deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas en cubierta se compensan con arreglo a los procedimientos establecidos</p>
Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos	<p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de buques y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, el reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p> <p>Uso de los cálculos diarios de carga</p> <p>Estabilidad dinámica</p> <p>Conocimiento de los efectos de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Hacer frente a las emergencias	<p>Conocimiento de los procedimientos de emergencia</p> <p>Conocimiento de los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar</p> <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Los procedimientos establecidos se siguen durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p>
Prevención de la contaminación	<p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de las prescripciones internacionales y nacionales pertinentes, prestándose especial atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos prescritos por los convenios internacionales o la legislación nacional, procedimientos para su obtención y periodo de validez de los mismos .2 responsabilidades derivadas de los acuerdos internacionales pertinentes .3 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Se siguen los procedimientos de prevención de la contaminación establecidos en los convenios internacionales, en las prescripciones nacionales y en la política de la compañía</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>

Cuadro 6.5

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores del mantenimiento en las unidades sin propulsión propia

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Usar las herramientas apropiadas para las operaciones de fabricación y reparación llevadas a cabo normalmente en las unidades	Características y limitaciones de los materiales empleados en la construcción y reparación Características y limitaciones de los procesos usados para la fabricación y reparación Propiedades y parámetros considerados en la fabricación y reparación de sistemas y componentes Aplicación de prácticas de seguridad en el trabajo	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen	La identificación de los parámetros más importantes para la fabricación de componentes típicos relacionados con las unidades es idónea La selección del material es la correcta La fabricación se hace dentro de tolerancias determinadas El uso de equipos y maquinaria es seguro y oportuno
Manejar herramientas de mano y equipo de medición para el desmantelamiento, mantenimiento, reparación y rearmado de instalaciones y equipos de a bordo	Características del proyecto y elección de materiales para la construcción de equipos Interpretación de dibujos de máquinas y herramientas Características de funcionamiento de los equipos y sistemas	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen	Los procedimientos de seguridad son adecuados La selección de herramientas y de los equipos de respeto es correcta El desmantelamiento, inspección, reparación y rearmado de equipos se realiza de conformidad con las pautas estipuladas en los manuales Las pruebas de funcionamiento y la nueva puesta en servicio se efectúan de conformidad con los manuales y las buenas prácticas

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Manejar herramientas de mano, equipos eléctricos y electrónicos de medición y prueba para detectar fallos, y efectuar operaciones de mantenimiento y reparación</p>	<p>Prescripciones de seguridad para el trabajo con sistemas eléctricos</p> <p>Características de construcción y operacionales de los sistemas y equipos eléctricos AC y DC de a bordo</p> <p>Construcción y operación de equipos eléctricos de prueba y medición</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen</p>	<p>La implantación de los procedimientos de seguridad es satisfactoria</p> <p>La selección y el uso de los equipos de prueba son adecuados y la interpretación de los resultados es correcta</p> <p>La selección de procedimientos para realizar reparaciones y mantenimiento se ajusta a los manuales y las buenas prácticas</p> <p>La puesta en servicio y las pruebas de funcionamiento de los equipos y sistemas que vuelven a entrar en servicio tras ser reparados, se realizan de conformidad con los manuales y las buenas prácticas</p>
<p>Manejar alternadores, generadores y sistemas de control</p>	<p>Grupo electrógeno</p> <p>Conocimientos y aptitudes básicos en electrotecnia</p> <p>Preparación, iniciación, acoplamiento y carga de alternadores o generadores</p> <p>Localización de fallos comunes y medidas para prevenir daños</p> <p>Sistemas de control</p> <p>Localización de fallos comunes y medidas para prevenir daños</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, formación con simulador, formación con equipos de laboratorio, o examen</p>	<p>Las operaciones se planifican y llevan a cabo de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos para garantizar la seguridad</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Efectuar el mantenimiento de los sistemas mecánicos, incluidos los sistemas de control	Conocimientos y aptitudes básicas de mecánica Aislamiento seguro de instalaciones y equipos eléctricos y de otro tipo, antes de permitir que se trabaje con dichas instalaciones o equipos Efectuar el mantenimiento y las reparaciones de tales instalaciones y equipos	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, formación con simulador, formación con equipos de laboratorio, o examen	El aislamiento, desmantelamiento y rearmado de instalaciones y equipos se realizan de conformidad con las prácticas y procedimientos aceptados. Las medidas adoptadas permiten restablecer la instalación por el método más oportuno y adecuado a las circunstancias y condiciones existentes
Manejar, supervisar y evaluar el rendimiento y la capacidad de los motores y de la maquinaria	Funcionamiento y mantenimiento de: <ul style="list-style-type: none"> - motores - maquinaria auxiliar, que incluye los sistemas de bombeo y trasiego, los sistemas de control conexos y, si procede, los sistemas elevadores 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las medidas adoptadas durante los ejercicios o para hacer frente a las emergencias se ajustan a los procedimientos establecidos
Detectar y determinar la causa de fallos de la maquinaria y corregirlos	Detección de los fallos de la maquinaria y localización de los mismos para prevenir o reducir al mínimo la avería	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Los métodos comparativos de las condiciones operacionales existentes se ajustan a las prácticas y procedimientos recomendados Las medidas y decisiones adoptadas se ajustan a las especificaciones y limitaciones de funcionamiento recomendadas
Habilitar procedimientos seguros de mantenimiento y reparación	Prácticas de mecánica naval Habilitar y ejecutar procedimientos seguros de mantenimiento y reparación	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las actividades de mantenimiento se planifican y llevan a cabo de manera correcta y conforme a lo previsto en las especificaciones técnicas, reglamentarias, de seguridad y en los procedimientos Para las tareas de mantenimiento y reparación se dispone de planos, materiales, especificaciones y equipo idóneo Las medidas adoptadas permiten reparar la instalación de la mejor manera posible

Competencia	Conocimientos, comprensión y aptitud	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Manejo y mantenimiento de las embarcaciones de supervivencia y de los sistemas de puesta a flote, así como de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios</p>	<p>Mantenimiento de las condiciones operacionales de las embarcaciones de supervivencia y los sistemas de puesta a flote, así como de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios</p> <p>Medidas adoptadas para proteger la unidad y su personal y limitar las averías causadas por incendios, explosiones, abordajes o varadas</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos para mantener el equipo garantizan su buen funcionamiento</p> <p>Las medidas adoptadas en caso de emergencia o durante los ejercicios se ajustan a los procedimientos establecidos</p>
<p>Prevención de la contaminación</p>	<p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de las prescripciones internacionales y nacionales pertinentes, prestándose especial atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos prescritos por convenios internacionales o la legislación nacional, procedimientos para su obtención, y periodo de validez de los mismos .2 responsabilidades derivadas de los acuerdos internacionales pertinentes .3 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Se siguen los procedimientos de prevención de la contaminación establecidos en los convenios internacionales, en las prescripciones nacionales y en la política de la compañía</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>
<p>Garantizar que se observan las prácticas de seguridad en el trabajo</p>	<p>Prácticas de seguridad en el trabajo</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simuladores o examen</p>	<p>Las prácticas de trabajo se ajustan a la reglamentación, los códigos de prácticas, la política de la compañía, y tienen en cuenta los aspectos de seguridad ambiental</p> <p>Se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza correctamente en todo momento equipo adecuado de seguridad y protección</p>

7 APTITUD PARA EL SERVICIO

7.1 Las Administraciones deberían instar a las compañías a que familiaricen a todo su personal mar adentro (categorías A, B, C y D) con los requisitos, principios y orientaciones estipulados en estas recomendaciones. El personal mar adentro debería:

- .1 asignar al personal adecuado para que haya una guardia y un programa de trabajo seguros, adecuados a las circunstancias y condiciones reinantes a bordo de la unidad;
- .2 tener en cuenta las limitaciones en las cualificaciones sobre la aptitud de cada miembro del personal de guardia y saberlo antes de asignarles o permitirles que realicen la guardia o la tarea;
- .3 entender sus papeles y responsabilidades personales y los del personal de guardia o de las personas que estén de servicio con ellos;
- .4 aprovechar de manera eficaz todos los recursos disponibles (por ejemplo, información, equipo y otro personal);
- .5 entender las funciones y el funcionamiento del equipo con el que están trabajando;
- .6 entender la información que les presenta su equipo (es decir, lecturas) y otro personal de guardia o que estén trabajando con ellos antes de adoptar medidas de respuesta;
- .7 mantener un intercambio de comunicación apropiado en todas las situaciones; y
- .8 notificar a su supervisor inmediato y/o al director de la instalación mar adentro sin vacilar cuando tenga dudas respecto de las medidas que debe adoptar en el interés de la seguridad o la protección.

7.2 Las Administraciones deberían instar a las compañías a que se establezcan medidas adecuadas para evitar el consumo indebido de drogas y alcohol.

7.3 Las Administraciones deberían instar a las compañías a que establezcan y hagan cumplir periodos de descanso para todo el personal, en particular para el personal encargado de la guardia y aquellos que tengan tareas relacionadas con la seguridad, la protección o la prevención de la contaminación.

7.4 Arreglos relacionados con el descanso y la fatiga:

- .1 las Administraciones deberían tener en cuenta los riesgos que entraña la fatiga del personal, en particular de aquéllos cuyas tareas están relacionadas con la seguridad y la protección de la unidad;
- .2 todo el personal que tenga tareas asignadas de seguridad, protección o protección de la contaminación debería disfrutar de periodos de descanso mínimos de 10 horas en cualquier periodo de 24 horas, y de 77 horas en cualquier periodo de siete días, excepto en situaciones de emergencia y según lo determine la Administración;

- .3 los ejercicios de reunión, lucha contra incendios, botes salvavidas y otros ejercicios prescritos por reglas y legislaciones nacionales o por instrumentos internacionales deberían llevarse a cabo de una manera que reduzca al mínimo la perturbación de los periodos de descanso y que no genere fatiga; y
- .4 nada de lo estipulado en las presentes recomendaciones se debería considerar como que limita el derecho del capitán, el director de la instalación mar adentro o la persona a cargo de la unidad a que solicite a cualquier miembro del personal que trabaje las horas que sean necesarias para la seguridad y protección inmediata de la unidad, del personal a bordo, para llevar a cabo cambios de tripulación, o para ayudar a cualquier otra unidad que esté en peligro. En consecuencia, el capitán, el director de la instalación mar adentro o la persona a cargo pueden modificar el horario de descanso para llevar a cabo las labores que sean necesarias hasta que se haya vuelto a la situación normal de la unidad.

8 NORMAS MÉDICAS

Las Administraciones deberían establecer normas de aptitud física para el personal mar adentro (categorías C y D) que se desempeñe a bordo de unidades móviles que operan mar adentro y dicho personal debería ser titular de un certificado médico válido, expedido de conformidad con lo dispuesto por la Administración o en las normas reconocidas del sector. Se alienta a los Estados de abanderamiento a que reconozcan el régimen médico del Estado ribereño en el que se encuentren.

* * *

APÉNDICE 1

GUÍA SOBRE LOS EJERCICIOS Y PRÁCTICAS

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La presente guía tiene por objeto contribuir a la elaboración de un programa eficaz de ejercicios y prácticas de formación y evaluación para la respuesta básica en emergencias mar adentro. Los ejercicios y prácticas son fundamentales para la prueba y mantenimiento de los medios de respuesta en casos de emergencia a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro. También se integran en el sistema de formación básica de seguridad y de respuesta para emergencias destinado a los miembros del personal, y para la evaluación de las aptitudes y conocimientos sobre tales procedimientos.

1.2 Definiciones

1.2.1 *Práctica* designa la prueba de los medios de respuesta para casos de emergencia a bordo de la unidad móvil que opera mar adentro, en condiciones tan ajustadas a la realidad como sea posible y con participación de todo el personal de la unidad.

1.2.2 *Ejercicio* designa el tipo de práctica en la que se ejercitan distintos elementos del sistema. Los ejercicios se efectúan en condiciones ajustadas a la realidad, y prevén a la vez instrucción y formación; por ejemplo, ejercicios con aparato respiratorio para los equipos de lucha contra incendios, de atención a accidentados, de primeros auxilios, camilleros, etc.

1.3 Programa de ejercicios y prácticas

1.3.1 El programa de ejercicios y prácticas debería estar integrado en el programa de formación de la unidad. En el caso de los ejercicios y las prácticas cuyo objetivo es desarrollar, mantener y evaluar competencias que son demasiado arriesgados o demasiado complejos para realizar a bordo de la unidad, por ejemplo puesta a flote de botes salvavidas con mar gruesa, se debería considerar la posibilidad de utilizar simuladores aprobados de conformidad con las prescripciones del Estado de abanderamiento y/o del Estado ribereño; sin embargo, en ausencia de éstas, se debería poder aplicar una norma reconocida del sector para hacer que los ejercicios y las prácticas sean más realistas. El programa de ejercicios y prácticas puede concebirse a cuatro niveles:

Prácticas mar adentro/en tierra

1.3.2 Como muchas unidades móviles que operan mar adentro dependen del apoyo de tierra durante la respuesta a emergencias graves, estas prácticas están concebidas para comprobar y reforzar las comunicaciones y relaciones entre la propia unidad y los equipos de apoyo en tierra para casos de emergencia. Con el fin de sacar el máximo provecho de estas prácticas, es posible que se requiera un alto grado de coordinación y planificación.

1.3.3 Habrá que disponer lo necesario para que observadores independientes, es decir, personas que no participan en la práctica en sí, puedan presenciar el desarrollo de las prácticas tanto mar adentro como en tierra, con el objeto de realizar una evaluación objetiva y formular comentarios.

1.3.4 Las prácticas mar adentro/en tierra se realizarán a intervalos que permitan la participación del director de la instalación mar adentro en una de ellas cada tres años como mínimo, es decir que, en teoría, la frecuencia deberá ser de cada 18 meses aproximadamente.

Prácticas mar adentro

1.3.5 Estas prácticas tienen por objeto comprobar y reforzar las comunicaciones y las relaciones entre el personal a bordo de la unidad y los equipos de apoyo en caso de emergencia de la unidad. También sirven para comprobar y planear medios integrados de respuesta para casos de emergencia en aquellas unidades que estén realizando operaciones combinadas.

1.3.6 En la medida de lo posible, habrá que disponer lo necesario para que observadores independientes, es decir, personas que no participan en la práctica en sí, puedan presenciarse con el objeto de realizar una evaluación objetiva y formular comentarios.

Ejercicios ordinarios

1.3.7 Se establece un programa de ejercicios ordinarios a fin de facilitar una formación práctica y sistemática sobre los elementos de la respuesta básica para casos de emergencia mar adentro. El programa deberá garantizar la comprobación regular de los diversos elementos de la competencia exigida a nivel individual y de equipo en la formación básica para casos de emergencia mar adentro. Durante un mismo ejercicio se podrán comprobar varios elementos.

1.3.8 También será preciso prever la ejecución de ejercicios para formar al personal y concienciarlo antes de realizar operaciones especiales o peligrosas.

Ejercicios de evaluación

1.3.9 Se deberá establecer un programa específico de ejercicios de evaluación que permitan demostrar de manera periódica y sistemática la competencia a nivel individual en los diversos elementos de la formación básica de seguridad. También cabrá evaluar otros aspectos de la respuesta de emergencia que se consideren apropiados para la unidad.

1.4 Examen y evaluación

1.4.1 Se asignarán evaluadores para cada práctica y ejercicio. A ser posible éstos no deberían participar activamente en el ejercicio o la práctica, de modo que puedan dedicar tiempo y atención a la formación y la evaluación.

1.4.2 Todos los evaluadores deberían:

- .1 poseer el nivel apropiado de conocimientos y comprensión de la competencia que van a evaluar;
- .2 ser competentes en las tareas cuya evaluación se realiza; y
- .3 haber recibido la orientación apropiada sobre los métodos y los aspectos prácticos de la evaluación y haber adquirido experiencia práctica en esta esfera.

1.4.3 Se adoptarán periódicamente disposiciones que permitan que el director, la persona a cargo u otros supervisores sean dispensados de sus funciones de respuesta para casos de emergencia, y puedan así presenciar los aspectos clave de los ejercicios de la unidad móvil.

1.4.4 El personal que tenga asignadas funciones clave de respuesta para casos de emergencia debería vigilar sistemáticamente la actuación en su esfera de actividad y garantizar que se tomen las medidas apropiadas para resolver los problemas que se presenten.

1.4.5 Los ejercicios se deberían estructurar de modo que permitan también comprobar que los dispositivos y equipos conexos de emergencia están completos, en buen estado de funcionamiento y listos para su uso inmediato.

1.4.6 Se deberá proceder al oportuno análisis tras cada práctica, con fines formativos y para asistir en la evaluación global.

1.5 Registros y seguimiento

1.5.1 Deberían llevarse registros, de formato similar al del modelo que figura en el documento adjunto 1, en los que se describa el alcance de todos los ejercicios realizados. Tratándose de prácticas, es posible que convenga elaborar informes más pormenorizados.

1.5.2 En los registros se deberían anotar todas las recomendaciones que se hayan juzgado oportunas para mejorar o modificar los procedimientos de emergencia, los procedimientos de ejercicios o prácticas, o el equipo.

1.5.3 Se debería llevar un registro de todos los ejercicios de evaluación, de formato similar al modelo que figura en el documento adjunto 2. Una vez ultimados los ejercicios de evaluación, se harán las anotaciones correspondientes en los registros de formación, en las cartillas de formación o en otros registros apropiados del personal.

1.5.4 Se debería establecer un sistema que garantice el análisis cabal de todas las recomendaciones y la adopción de las medidas pertinentes.

1.6 Precauciones especiales

1.6.1 Respecto de las unidades que estén trabajando con pozos sin entubar, habrá que prestar especial atención al estado del pozo y a la seguridad de las operaciones conexas.

1.6.2 Respecto de las unidades que participen en operaciones combinadas, se tendrá en cuenta el efecto que puedan tener el ejercicio o la práctica en la otra unidad o instalación. No obstante, se recomienda la elaboración de marcos hipotéticos para los ejercicios y prácticas en el caso de operaciones combinadas.

2 PRÁCTICAS MAR ADENTRO

2.1 Marco hipotético de las prácticas

Las prácticas mar adentro deberían ser variadas y estimulantes. Los pormenores del marco hipotético deberían permitir la ejecución de prácticas realistas, pero no tan estructuradas que impidan la introducción de variantes y de factores imprevistos. En el documento adjunto 3 figura un modelo de marco hipotético de las prácticas.

2.2 Planificación de las prácticas

2.2.1 Las prácticas deberían realizarse en un momento que no trastorne mayormente las operaciones, sin que esto vaya en detrimento de los objetivos de la práctica.

2.2.2 La secuencia cronológica de la práctica debería incluir elementos de sorpresa. No obstante, se deberán tener en cuenta las normas de seguridad y otras prescripciones operacionales.

2.2.3 En la medida de lo posible, las prácticas mar adentro deberán realizarse cuando se halle disponible en tierra personal de gestión u otro personal con la competencia adecuada para ayudar a vigilar la práctica e incluir en el marco hipotético, al azar y de manera inesperada, variantes que podrían darse en la realidad. Si no se dispusiera de personas con los conocimientos o la experiencia necesaria en prácticas de emergencia, esta función debería asignarse al Director o a otro supervisor.

2.2.4 Las prácticas mar adentro deberían realizarse cada tres meses aproximadamente.

3 EJERCICIOS ORDINARIOS

3.1 Marco hipotético de los ejercicios

3.1.1 Los ejercicios ordinarios son un medio de practicar la respuesta para casos de emergencia, fomentar el trabajo en equipo e impartir formación básica de seguridad y sobre otros aspectos conexos.

3.1.2 Es esencial que los ejercicios ordinarios no acaben resultando repetitivos. Al prepararlos habrá que basarse en varios elementos relacionados con las operaciones actuales o previstas, de modo que sean variados y supongan un estímulo para el personal de la unidad.

3.1.3 El programa de ejercicios deberá abarcar, en cada periodo de tres meses, todos los elementos requeridos de la formación básica de seguridad. Cabrá añadir otros elementos de respuesta para casos de emergencia con el fin de tratar aspectos concretos de la unidad, tales como las operaciones combinadas (asistencia a otras unidades), la lucha contra incendios en la heliplataforma, etc. Los elementos que podrían utilizarse para la preparación de ejercicios ordinarios figuran en el documento adjunto 4.

3.1.4 A menos que un ejercicio esté concebido para satisfacer un propósito de formación concreto, por ejemplo procedimientos de empleo del aparato respiratorio para los miembros del equipo de lucha contra incendios, durante cada ejercicio se congregará a todo el personal en sus puestos de reunión habituales y alternativos.

3.1.5 En el caso de unidades que operan (o vayan a operar) en zonas donde el sulfuro de hidrógeno (H₂S) pueda ser un problema, habrá que incluir los pertinentes procedimientos de reunión.

3.2 Frecuencia

3.2.1 Cada semana se realizará un ejercicio de abandono de la unidad y uno de lucha contra incendios. Estos ejercicios se organizarán de modo tal que todo el personal permanentemente asignado participe en ellos al menos una vez por mes. De ser posible, debería realizarse un ejercicio dentro de las 24 horas siguientes a un relevo de personal cuando más del 25 % del personal no haya participado durante el mes anterior en los ejercicios de abandono de la unidad y de lucha contra incendios a bordo de la unidad de que se trate.

3.2.2 Deberán realizarse otros ejercicios con la frecuencia necesaria para alcanzar los niveles de competencia requeridos en seguridad básica y en preparación de la respuesta para casos de emergencia.

4 EJERCICIOS DE EVALUACIÓN

4.1 Los ejercicios de evaluación tienen por objeto específico facilitar un medio para que los miembros del personal demuestren que han alcanzado el nivel de competencia exigido en seguridad básica (es decir, supervivencia personal, lucha contra incendios, primeros auxilios y seguridad personal) y sobre otros aspectos de la respuesta de emergencia que se consideren apropiados para la unidad.

4.2 Puede suceder que el personal no asignado permanentemente a una unidad móvil que opera mar adentro tenga dificultades para demostrar que ha alcanzado el nivel requerido de competencia en seguridad básica en condiciones realistas (concretamente si sólo hubiera sido evaluado durante la formación en tierra). Por ello, se deberá alentar a los Directores a que incluyan en esta categoría del personal los ejercicios de evaluación que se realicen.

4.3 Dada la importancia que reviste la suficiencia en seguridad básica, quienes no puedan demostrar haber alcanzado el nivel exigido deberían recibir inmediatamente formación para rectificar la situación.

4.4 La orientación sobre los ejercicios de evaluación figura en el documento adjunto 5.

DOCUMENTO ADJUNTO 1

MODELO DE REGISTRO DE EJERCICIO/PRÁCTICA

Unidad:

Fecha:

Reseña del marco hipotético del ejercicio/práctica: (p. ej., incendio en oficio, puesto de reunión, etc.)

Elementos de la respuesta de emergencia que se ejercitan:

- | | | |
|---|---|---|
| <p>1 Centro de control de emergencia</p> <ul style="list-style-type: none">• Mando• Comunicaciones• Información disponible• Establecer un emplazamiento alternativo <p>2 Puestos de reunión</p> <ul style="list-style-type: none">• Verificar que está todo el personal• Desplegar y controlar al personal• Comunicaciones <p>3 Evacuación</p> <ul style="list-style-type: none">• Subida a embarcaciones de supervivencia• Puesta a flote de embarcaciones de supervivencia• Sistemas de evacuación• Equipo de protección• Comunicaciones <p>4 Equipos de lucha contra incendios</p> <ul style="list-style-type: none">• Liderazgo• Comunicaciones• Contención y extinción de incendios• Desagüe | <ul style="list-style-type: none">• Procedimiento para el aparato respiratorio• Búsqueda y salvamento• Atender a accidentados <p>5 Primeros auxilios</p> <ul style="list-style-type: none">• Gestión de accidentados• Atención a accidentados• Evacuación de accidentados <p>6 Control de pozo (si procede)</p> <ul style="list-style-type: none">• Maniobras de entubación• Sacudidas del trépano• Control de pozo• Matar pozo• Gas poco profundo <p>7 Heliplataforma (si la hay)</p> <ul style="list-style-type: none">• Liderazgo• Equipo de vigilancia de incendios y rescate• Atención a accidentados <p>8 Abordaje/inundación</p> <ul style="list-style-type: none">• Accionamiento manual de válvulas• Conservación de la integridad de estanquidad• Desagüe de emergencia | <p>9 Hombre al agua</p> <ul style="list-style-type: none">• Puesta a flote de bote de rescate• Comunicación con buque auxiliar <p>10 Temporal muy duro</p> <ul style="list-style-type: none">• Sujeción de equipo en cubierta• Conservación de la integridad de estanquidad <p>11 Sulfuro de hidrógeno</p> <p>12 Operaciones de buceo (si procede)</p> <ul style="list-style-type: none">• Emergencia a bordo con buzos sumergidos• Emergencias relacionadas con buzos <p>13 Asistencia a otras personas</p> <p>14 Entrada en espacios cerrados y salvamento (véase la resolución A.1050(27))</p> <p>15 Salvamento en altura</p> <p>16 Concientización sobre protección</p> <p>17 Concientización ambiental</p> |
|---|---|---|

Comentarios sobre los resultados:

Recomendaciones de mejoras:

Firma: _____

Cargo: _____

Fecha: _____

DOCUMENTO ADJUNTO 2

**IMPRESO DE EJERCICIO DE EVALUACIÓN
(se rellena uno por cada ejercicio)**

Nombre de la unidad:

Emplazamiento:

Fecha del ejercicio:

Nº de ejercicio:

Designación del ejercicio:

Participantes evaluados

Nombre:	Empleador:	Cartilla o registro de formación Nº:	Actuación:

Evaluador:

Nombre:

Cargo:

Confirmando que he evaluado la actuación de los antemencionados participantes con respecto a los objetivos del ejercicio y que ésta ha sido a mi juicio satisfactoria. Por consiguiente, he hecho las anotaciones correspondientes en sus registros respectivos.

Firma:

Fecha:

Director:

Confirmando que se realizaron el ejercicio y la evaluación antemencionados.

Firma:

Fecha:

DOCUMENTO ADJUNTO 3

MODELO DE MARCO HIPOTÉTICO DE PRÁCTICA PARA LA RESPUESTA EN CASOS DE EMERGENCIA MAR ADENTRO

Objetivo:

Demostrar la aptitud de la unidad para enfrentarse a un suceso grave que empeora hasta el punto que se hace necesaria la evacuación.

Reseña del marco hipotético:

- La práctica comienza con una alarma activada manualmente y un aviso de incendio, abordaje, pérdida de control de pozo, u otro suceso de gravedad creciente.
- Se inician los procedimientos de respuesta para casos de emergencia.
- Se identifica a la persona o personas que faltan.
- El suceso aumenta en gravedad hasta que los equipos de intervención concluyen que ya no es posible contenerlo.
- Se inician los procedimientos de abandono de la unidad.
- El personal se dirige a los puntos de evacuación controlada, según se les ordena.

Actuación esperada:

- El personal se cerciora de que los lugares de trabajo no presentan peligro y se dirige a los puestos de reunión.
- En las unidades que realizan operaciones de pozo, el personal de perforación cierra el pozo y se asegura de que no hay peligro.
- El director acude al punto de control de emergencia designado y dirige las operaciones.
- Se avisa de la práctica al buque auxiliar, a las organizaciones de respuesta para casos de emergencia y a la(s) base(s) en tierra, según el caso.
- En el puesto de reunión se identifica a la persona o personas que faltan y se determina dónde fueron vistas por última vez.
- Los equipos de lucha contra incendios, con la indumentaria adecuada, se encargan de las mangueras y comienzan la búsqueda en la zona.
- Si resulta oportuno y no hay peligro, se activan los sistemas fijos de lucha contra incendios y se verifica su funcionamiento.
- Los encargados de prestar primeros auxilios y/o los camilleros localizan a los accidentados y los trasladan a lugar seguro.
- El incendio se hace incontrolable y se ordena al personal que se dirija a los puntos de evacuación más adecuados.
- Los equipos de lucha contra incendios se repliegan y se da la alarma de abandono de la unidad.

Posibles variantes del marco hipotético: (no se deben usar todas en una misma práctica)

- Fallo en las comunicaciones entre el líder del equipo de lucha contra incendios, el responsable del puesto de reunión y/o el Director.
- El Director queda incapacitado en cualquier momento de la práctica.
- Otros miembros clave del personal quedan incapacitados.
- Están obstruidas las vías a los puestos de reunión y/o puntos de evacuación.
- Fallo de equipo crítico; p. ej., no funciona una bomba contra incendios.
- Los equipos de búsqueda están atrapados.
- Los accidentados en otros puntos de la unidad requieren atención médica inmediata.

DOCUMENTO ADJUNTO 4

POSIBLES ELEMENTOS DE LA RESPUESTA EN CASO DE EMERGENCIA PARA LA PREPARACIÓN DE EJERCICIOS PERIÓDICOS

- 1 Centro de control de emergencia**
 - Mando
 - Comunicaciones
 - Información disponible
 - Establecer un emplazamiento alternativo
- 2 Puestos de reunión**
 - Verificar que está todo el personal
 - Desplegar y controlar al personal
 - Comunicaciones
- 3 Evacuación**
 - Subida a embarcaciones de supervivencia
 - Puesta a flote de embarcaciones de supervivencia
 - Sistemas de evacuación
 - Equipo de protección
 - Comunicaciones
- 4 Equipos de lucha contra incendios**
 - Liderazgo
 - Comunicaciones
 - Contención y extinción de incendios
 - Desagüe
 - Procedimiento para el aparato respiratorio
 - Búsqueda y salvamento
 - Atender a accidentados
- 5 Primeros auxilios**
 - Gestión de accidentados
 - Atención a accidentados
 - Evacuación de accidentados
- 6 Control de pozo (si procede)**
 - Maniobras de entubación
 - Sacudidas del trépano
 - Control de pozo
 - Matar pozo
 - Gas poco profundo
- 7 Heliplataforma (si la hay)**
 - Liderazgo
 - Equipo de vigilancia de incendios y rescate
 - Atención a accidentados
- 8 Abordaje/inundación**
 - Accionamiento manual de válvulas
 - Conservación de la integridad de estanquidad
 - Desagüe de emergencia
- 9 Hombre al agua**
 - Puesta a flote de bote de rescate
 - Comunicación con buque auxiliar
- 10 Temporal muy duro**
 - Sujeción de equipo en cubierta
 - Conservación de la integridad de estanquidad
- 11 Sulfuro de hidrógeno**
- 12 Operaciones de buceo (si procede)**
 - Emergencia a bordo con buceadores sumergidos
 - Emergencias relacionadas con buzos
- 13 Asistencia a otras personas (especialmente durante operaciones combinadas)**
- 14 Entrada en espacios cerrados y salvamento (véase la resolución A.1050(27))**
- 15 Salvamento en altura**
- 16 Concientización sobre protección**
- 17 Concientización ambiental**

DOCUMENTO ADJUNTO 5

EJERCICIOS DE EVALUACIÓN TIPO

Reunión

Objetivos del ejercicio: Los participantes demostrarán, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que al oír/observar las alarmas:

- identifican correctamente la alarma, se cercioran como es debido de que su zona de trabajo no presenta peligro y se dirigen a sus puestos de reunión asignados;
- llegan al puesto de reunión con la indumentaria adecuada, el equipo de protección personal necesario, y con cualquier otro equipo que se les asigne en el cuadro de obligaciones;
- siguen las instrucciones e indicaciones del responsable del puesto de reunión o de otra persona que esté a cargo; y
- saben ponerse el equipo de protección personal.²

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio puede quedar integrado en el programa de ejercicios ordinarios de la unidad siempre que:

- el evaluador esté en una posición que le permita observar a los participantes en sus puestos de reunión;
- el ejercicio prevea el traslado del grupo desde el puesto de reunión al punto de evacuación, si éste fuera diferente del puesto de reunión; y
- las personas que se evalúan demuestren aptitud para ponerse el equipo de protección personal adecuado.³

Frecuencia de la evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: Antes de dar comienzo al ejercicio, los participantes deberán identificarse de modo que el evaluador los pueda reconocer. Éste evaluará la aptitud de cada participante en el logro de los objetivos del ejercicio. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

² Incluye chalecos salvavidas y trajes de inmersión si se está operando en una zona para la que se proporcionan estos últimos. Si los trajes de inmersión están precintados, los participantes podrán demostrar cómo ponerse el traje salvavidas utilizando los trajes que se faciliten para realizar la demostración y el ejercicio.

³ Para los fines de evaluación, esto podrá hacerse al final de un ejercicio periódico, cuando otros miembros del personal ya hayan terminado.

Procedimientos de subida a la embarcación de supervivencia

ATENCIÓN: DURANTE ESTE EJERCICIO SE DEBERÁN TOMAR LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR EL ACCIONAMIENTO ACCIDENTAL DEL MECANISMO DE SUELTA DE LA EMBARCACIÓN DE SUPERVIVENCIA.

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- saben subir a una embarcación de supervivencia siguiendo los procedimientos adecuados;
- saben sujetarse de forma segura a la embarcación de supervivencia; y
- pueden ayudar a otros en la embarcación de supervivencia.

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio puede quedar integrado en el programa de ejercicios ordinarios de la unidad siempre que el evaluador esté en una posición que le permita observar a los participantes durante la totalidad del ejercicio.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses) para cada tipo de embarcación de supervivencia instalada.

Proceso de evaluación: Antes de dar comienzo al ejercicio, los participantes deberán identificarse de modo que el evaluador los pueda reconocer. Éste se asegurará de que cada uno de los participantes ha alcanzado los objetivos de la práctica. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Procedimientos de puesta a flote y arranque de las embarcaciones de supervivencia

ATENCIÓN: DURANTE ESTE EJERCICIO SE DEBERÁN TOMAR LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR EL ACCIONAMIENTO ACCIDENTAL DEL MECANISMO DE SUELTA DE LA EMBARCACIÓN DE SUPERVIVENCIA.

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- saben asegurar la embarcación de supervivencia para su puesta a flote;
- saben arrancar la embarcación de supervivencia utilizando sistemas primarios y auxiliares;
- están familiarizados con los procedimientos de puesta a flote y suelta de la embarcación de supervivencia;
- saben gobernar la embarcación de supervivencia; y
- están familiarizados con el equipo esencial de la embarcación de supervivencia.⁴

⁴ Al manejar radios, RLS, etc., convendrá tener cuidado en no transmitir por inadvertencia llamadas de socorro.

Condiciones del ejercicio: Por lo general este ejercicio no formará parte del programa de ejercicios ordinarios de la unidad y deberá realizarse al final de un ejercicio ordinario, o por separado, limitando el personal que participe en él a un máximo nominal de seis.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: Para cumplir con los objetivos del ejercicio, el evaluador pedirá al participante que asegure la embarcación de supervivencia de modo que quede lista para la puesta a flote y le pedirá que describa los procedimientos de arranque, puesta a flote y gobierno. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Ejercicio de evacuación

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- conocen la ubicación del equipo de evacuación y emergencia de la unidad, es decir, balsas salvavidas, cabos anudados, redes de abandono, otros sistemas de evacuación de personal y RLS;
- saben desplegar el equipo;
- conocen las técnicas de uso del equipo; y
- conocen las precauciones para saltar al agua desde cierta altura.

Condiciones del ejercicio: Por lo general este ejercicio no formará parte del programa de ejercicios ordinarios de la unidad y deberá realizarse al final de un ejercicio ordinario, o por separado, limitando el personal que participe en él a un máximo de seis.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Evaluador: La evaluación será realizada por un supervisor con los necesarios conocimientos y aptitud.

Proceso de evaluación: El evaluador pedirá a los participantes que se dirijan a donde se encuentran los sistemas de evacuación. A continuación les pedirá que describan cómo desplegar equipo, que expliquen cómo ha de utilizarse y, cuando proceda, que hagan una demostración de su uso. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Ejercicio de primeros auxilios

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- saben tomar las precauciones básicas y mantienen despejadas en el accidentado las vías respiratorias;
- comprenden y saben aplicar las técnicas básicas de reanimación cardiopulmonar (RCP);

- toman las precauciones necesarias para controlar la hemorragia; y
- saben qué medidas tomar para asistir a una víctima de hipotermia.

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio deberá realizarse con un máximo de seis participantes y en condiciones controladas. Se podrá utilizar equipo auxiliar (si lo hubiere) para permitir que los participantes demuestren su aptitud de manera satisfactoria a juicio del evaluador.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: El evaluador examinará a los participantes sobre las normas básicas de primeros auxilios, hará preguntas al grupo y pedirá que demuestren las distintas técnicas. Para tal fin se dispondrá de un maniquí de primeros auxilios. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Ejercicio de lucha contra incendios

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- comprenden los elementos del fuego y la explosión, los tipos y fuentes de ignición, la clasificación de los incendios y los agentes extintores apropiados;
- conocen la organización de lucha contra incendios de a bordo y sus responsabilidades asignadas;
- saben dónde se encuentran las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra incendios y las vías de evacuación en caso de emergencia;
- saben tomar las medidas oportunas al descubrir humo o fuego;
- saben qué medidas se deben tomar para salir de un espacio lleno de humo;
- saben utilizar correctamente el aparato respiratorio (si lo hubiere); y
- conocen el uso correcto del equipo normalmente utilizado para extinguir fuegos de menor gravedad.

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio deberá realizarse con un máximo de seis participantes y en condiciones controladas. Será preferible emplear el equipo si ello puede hacerse de modo seguro.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: El evaluador examinará a los participantes sobre: conocimientos básicos de teoría de incendios, organización de lucha contra incendios a bordo y responsabilidades asignadas. Se pedirá a los participantes que demuestren y ejecuten, uno a uno, las medidas que adoptarían al descubrir humo o fuego.

* * *

APÉNDICE 2

ORIENTACIÓN PARA EL PERSONAL CON TÍTULOS DE COMPETENCIA EXPEDIDOS EN VIRTUD DEL CONVENIO Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN A FIN DE CUMPLIR LOS REQUISITOS DE FORMACIÓN ESPECIALIZADA ESTIPULADOS EN LA SECCIÓN 6 DE LAS PRESENTES RECOMENDACIONES

1 INTRODUCCIÓN

El objeto de esta Orientación es ayudar a identificar requisitos de formación adicionales para los marinos en posesión de títulos expedidos en virtud del Convenio y el Código de formación que se desempeñan a bordo de unidades móviles que operan mar adentro que sean equivalentes a la formación especializada estipulada para los distintos cargos enumerados en la sección 6 de las presentes recomendaciones. Estas recomendaciones están sujetas a la aprobación de la Administración.

2 DEFINICIONES

2.1 *Convenio*: en este apéndice se refiere al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de formación) en su forma enmendada.

2.2 *Oficial a cargo de una guardia de navegación*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con la regla II/1 del Convenio.

2.3 *Capitán o primer oficial de puente*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con lo dispuesto en la regla II/2 del Convenio.

2.4 *Oficial encargado de la guardia en una cámara de máquinas*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con lo dispuesto en la regla III/1 del Convenio.

2.5 *Jefe de máquinas y primer oficial de máquinas*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con lo dispuesto en la regla III/2 del Convenio.

3 FORMACIÓN ADICIONAL RECOMENDADA PARA EL PERSONAL TITULADO EN VIRTUD DEL CONVENIO

3.1 *Director de la instalación mar adentro*: para desempeñarse como director, según lo estipulado en el párrafo 6.2 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de capitán o primer oficial de puente debería asimismo concluir satisfactoriamente un curso de formación en control de pozos y estabilidad de las unidades móviles que operan mar adentro (que sea específico para cada tipo de unidad).

3.2 *Supervisor de gabarra*: para desempeñarse como supervisor de gabarra según se estipula en el párrafo 6.3 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de capitán, primer oficial de puente u oficial a cargo de la guardia de navegación debería asimismo concluir satisfactoriamente un curso de formación en estabilidad de unidades móviles que operan mar adentro (que sea específico para cada tipo de unidad).

3.3 *Operario de control de lastre:* para desempeñarse como operario de control de lastre, según se estipula en el párrafo 6.4 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, oficial a cargo de la guardia de navegación u oficial encargado de la guardia en una cámara de máquinas debería asimismo concluir satisfactoriamente un curso de formación en estabilidad de unidades móviles que operan mar adentro (que sea específico para cada tipo de unidad).

3.4 *Supervisor de mantenimiento:* para desempeñarse como supervisor de mantenimiento, según se estipula en el párrafo 6.5 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de jefe de máquinas, primer oficial de máquinas u oficial encargado de la guardia en una cámara de máquinas, no requiere formación adicional.

ANEXO 38

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978, ENMENDADO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

1 Se añaden las siguientes definiciones nuevas al final de la regla I/1.36:

"37 *Auditoría*: proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría;

38 *Plan de auditorías*: el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización y tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización;*

39 *Código para la implantación*: el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.[...](28);

40 *Norma de auditoría*: el Código para la implantación."

*Nota: Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros [de la OMI], adoptados mediante la resolución [A...](28).

2 Se añade una nueva regla I/16 a continuación de la actual regla I/15:

"Regla I/16

Verificación del cumplimiento

1 Cada Parte aplicará las disposiciones del Código para la implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades tal como figuran en el presente Convenio. A los efectos de la presente regla, se entenderá que las prescripciones del Código son obligatorias, mientras que se entenderá que las recomendaciones no son obligatorias.

2 Cada Gobierno Contratante estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la Organización por lo que respecta al cumplimiento de la norma de auditoría y las prescripciones [aplicables] del presente Convenio.

3 El Secretario General de la Organización será el responsable de la implantación del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.*

4 Cada Parte será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.*

- 5 La auditoría de todas las Partes:
- .1 estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización; y
 - .2 se realizará a intervalos periódicos teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*"

*Nota: Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros [de la OMI], adoptados mediante la resolución [A...(28)]."

ANEXO 39

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

CAPÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

- 1 Se añade la siguiente sección A-I/16 a continuación de la actual sección A-I/15:

"Sección A-I/16

Verificación del cumplimiento

- 1 A los efectos de la regla I/16, las prescripciones aplicables del Convenio y el Código que estarán sujetas a auditoría son las indicadas en el cuadro siguiente:

OBLIGACIONES		
REFERENCIA	ESFERA	OBSERVACIONES Y DESCRIPCIÓN SUCINTA

COMUNICACIÓN INICIAL DE INFORMACIÓN

Artículo IV, regla I/7 y sección A-I/7, párrafo 2	Comunicación inicial de información	<p>¿Ha comunicado la Parte información en virtud de lo dispuesto en el artículo IV y la regla I/7?</p> <p>En caso afirmativo, ¿ha confirmado el Comité de seguridad marítima que se ha demostrado que la Parte da "plena y total efectividad" a las disposiciones del Convenio de formación?</p>
---	-------------------------------------	--

INFORMES POSTERIORES

Artículo IX y sección A-I/7, párrafo 3.1	Equivalencias	<p>¿Ha mantenido o adoptado la Parte planes equivalentes de instrucción y formación después de comunicar información en virtud de lo dispuesto en la regla I/7?</p> <p>En caso afirmativo, ¿se han puesto los pormenores de tales planes en conocimiento del Secretario General?</p>
Regla I/10 y sección A-I/7, párrafo 3.2	Reconocimiento de títulos	<p>¿Reconoce la Parte los títulos expedidos por otra Parte de conformidad con la regla I/10?</p> <p>En caso afirmativo, ¿ha presentado la Parte informes sobre las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de la regla I/10?</p>
Regla VII/1 y sección A-I/7, párrafo 3.3	Títulos alternativos	<p>¿Autoriza la Parte que se emplee a bordo de buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón a gente de mar que posea títulos alternativos expedidos conforme a la regla VII/1?</p> <p>En caso afirmativo, ¿se ha facilitado una copia del tipo de documento relativo a la dotación de seguridad expedido a tales buques al Secretario General?</p>
Regla I/8.3 y sección A-I/7, párrafo 4	Comunicación de información relativa a la evaluación independiente y periódica	<p>¿Ha facilitado la Parte su informe de la evaluación independiente en virtud de lo dispuesto en la regla I/8?</p>
Regla I/7.4 y sección A-I/7, párrafos 5 y 6	Comunicación de información relativa a las enmiendas al Convenio y al Código de formación	<p>¿Ha presentado la Parte un informe sobre la implantación de las enmiendas obligatorias posteriores al Convenio y al Código de formación?</p>
Regla I/13, párrafos 4 y 5	Realización de pruebas	<p>¿Ha autorizado la Administración a los buques con derecho a enarbolar su pabellón a participar en las pruebas?</p> <p>En caso afirmativo, ¿se han comunicado al Secretario General los pormenores de estas pruebas? (párrafo 4) y</p> <p>¿Se han comunicado al Secretario General los pormenores de los resultados de estas pruebas? (párrafo 5)</p>

OBLIGACIONES		
REFERENCIA	ESFERA	OBSERVACIONES Y DESCRIPCIÓN SUCINTA
Artículo VIII	Dispensas	¿Ha otorgado la Administración alguna dispensa? En caso afirmativo, ¿se remiten al Secretario General informes relativos a las dispensas otorgadas cada año?

INSPECCIÓN

Artículo X y regla I/4	Supervisión por el Estado rector del puerto	¿Ha ejercido la Parte su derecho a realizar una supervisión por el Estado rector del puerto? En caso afirmativo, ¿se han adoptado procedimientos de inspección según lo estipulado en el artículo X?
------------------------	---	---

APTITUD PARA EL SERVICIO Y ORGANIZACIÓN DE LAS GUARDIAS

Regla VIII/1, párrafo 1, y sección A-VIII/1	Prevención de la fatiga	¿Ha tomado la Administración medidas para hacer cumplir los requisitos del Convenio y el Código de formación encaminados a la prevención de la fatiga?
Regla VIII/1, párrafo 2, y sección A-VIII/1, párrafo 10	Prevención del uso indebido de drogas y alcohol	¿Ha tomado la Administración medidas para hacer cumplir los requisitos del Convenio y el Código de formación encaminados a la prevención del uso indebido de drogas y alcohol?
Regla VIII/2	Organización de las guardias y principios que deben observarse	¿Ha tomado la Administración medidas para señalar a la atención de las compañías, los capitanes, los jefes de máquinas y todo el personal encargado de las guardias los requisitos, principios y orientaciones que se especifican en el Código de formación, con objeto de garantizar en todo momento y en todos los buques de navegación marítima guardias seguras y continuas adecuadas a las circunstancias y condiciones reinantes?

2 Se intercala el siguiente texto nuevo a continuación de las notas 6 y 7 existentes del cuadro A-I/9:

"Podrán seguir utilizándose otros métodos de prueba equivalentes actualmente reconocidos por la Administración para la confirmación."