

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: LEY

Número: 7

Referencia:

Año: 1977

Fecha(dd-mm-aaaa): 27-10-1977

Título: POR LA CUAL SE APRUEBA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, SUSCRITO EN LONDRES EL 1° DE NOVIEMBRE DE 1974.

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

Gaceta Oficial: 18910

Publicada el: 17-09-1979

Rama del Derecho: DER. INTERNACIONAL PUBLICO

Palabras Claves: Seguridad pública, Convenios internacionales, Tratados, acuerdos y convenios internacionales.

Páginas: 92

Tamaño en Mb: 2.515

Rollo: 22

Posición: 870

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA, LUNES 17 DE SEPTIEMBRE DE 1979

Nº 18 10

CONTENIDO

LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

Ley No. 7 de 27 de octubre de 1977, por la cual se aprueba el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, suscrito en Londres, el 10. de noviembre de 1974.

AVISOS Y EDICTOS

LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

APRUEBASE EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974.

LEV NUMERO 7
(de 27 de octubre de 1977)

Por la cual se aprueba el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, suscrito en Londres el 10 de Noviembre de 1974,

LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

DECRETA:

ARTICULO 1: Apruébase en todas sus partes el CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, suscrito en Londres el 10 de Noviembre de 1974, que a la letra dice:

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

LOS GOBIERNOS CONTRATANTES,

CONSIDERANDO que es deseable acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar estableciendo de común acuerdo principios y reglas uniformes conducentes a ese fin,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr ese propósito es la conclusión de un convenio destinado a reemplazar la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1960, teniendo en cuenta los cambios ocurridos desde que ésta fue concertada,

CONVIEREN:

ARTICULO I

Regulaciones generales contraídas en virtud del Convenio

a) Los Gobiernos contratantes se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Convenio y de su Anexo, el cual forma parte integrante de aquel. Toda referencia al presente Convenio supondrá también una referencia al Anexo.

b) Los Gobiernos Contratantes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos y a tomar todas las medidas que se precisen para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, todo buque será idóneo para el servicio a que se le destina.

ARTICULO II

Ambito de aplicación

El presente Convenio será aplicable a los buques que

tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados cuyos territorios sean Gobiernos Contratantes.

ARTICULO III

Leyes, reglamentaciones

Los Gobiernos Contratantes se obligan a facilitar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:

a) una lista de los organismos no gubernamentales con autoridad para actuar en su nombre por lo que hace a la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, a fines de distribución entre los Gobiernos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios;

b) el texto de las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que hayan promulgado acerca de las distintas cuestiones reguladas por el presente Convenio;

c) un número suficiente de modelos de los certificados que libren de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, a fines de distribución entre los Gobiernos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios.

ARTICULO IV

Casos de fuerza mayor

a) Los buques no sujetos a las disposiciones del presente Convenio al emprender un viaje determinado no quedará obligado a ellas, si, por el mal tiempo o en cualquier otro caso de fuerza mayor, se ven obligados a desvirtuar de la medida prevista.

b) Las personas que se encuentren a bordo de un buque en caso de fuerza mayor o a consecuencia de la obligación impuesta al Capitán de transportar náufragos u otras personas, serán tenidas en cuenta cuando se trate de determinar si ese buque le son de aplicación las disposiciones del presente Convenio.

ARTICULO V

Transporte de personas en caso de emergencia

a) Cuando se trate de evacuar a personas en situación peligrosa para la seguridad de sus vidas, todo Gobierno Contratante podrá autorizar el transporte en sus buques de un número de personas superior al que en otras circunstancias permitiría el presente Convenio.

b) Tal autorización no privará a los otros Gobiernos Contratantes del ejercicio de ningún derecho de inspección les correspondiente en virtud del presente Convenio, respecto de los buques así utilizados que entren en sus puertos.

c) El Gobierno Contratante que concediere cualquiera de estas autorizaciones hará llegar al Secretario General de la Organización la notificación correspondiente acompañada de una exposición de las circunstancias del caso.

OFICINA:

Edificio S.A., Vía Fernández de Córdoba (Vista
Teléfono 61-7894 Apartado Postal B-4
Panamá, 9-A República de Panamá.

AVISOS Y EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

Dirección General de Ingresos
Para Suscripciones ver a la Administración

SUSCRIPCIONES

Mínimo: 6 meses: En la República: B/. 18.00
En el Exterior: B/. 18.00
Un año en la República: B/. 36.00
En el Exterior: B/. 36.00

ORDEN DE PAGO ADELANTADO
Número de C. 25 Solicites en la Oficina de Venta de
Oficinas, Avenida Eloy Alfaro 4-10.

ARTICULO VI

Tratados y convenios anteriores

- a) El presente Convenio reemplaza y deja sin efecto entre los Gobiernos Contratantes la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmada en Londres el 17 de mayo de 1960.
- b) Cualquiera otros tratados, convenios y conciertos referidos a la seguridad de la vida humana en el mar o a máximas, actualmente vigentes entre los Gobiernos que son partes en el presente Convenio, seguirán teniendo plena vigencia durante los plazos convenidos respecto de los buques a los que no sea de aplicación el presente Convenio;
- c) Los buques a los que sea de aplicación el presente Convenio, en lo concerniente a cuestiones que no estén expresamente regidas por él.
- c) No obstante, en los casos en que dichos tratados, convenios o conciertos estén en pugna con las disposiciones del presente Convenio, prevalecerá lo dispuesto en este último.
- d) Las cuestiones que no sean objeto de prescripciones expresadas en el presente Convenio continuarán sometidas a la legislación de los Gobiernos Contratantes.

ARTICULO VII

Reglas especiales establecidas por acuerdo

Cuando de conformidad con el presente Convenio sean establecidas reglas especiales por acuerdo entre todos o algunos de los Gobiernos Contratantes, tales reglas serán facilitadas al Secretario General de la Organización, a fin de su distribución entre todos los Gobiernos Contratantes.

ARTICULO VIII

Enmiendas

- a) El presente Convenio podrá ser enmendado por uno de los procedimientos expuestos a continuación.
- b) Toda enmienda previo examen en el seno de la Organización:
- 1) Toda enmienda propuesta por un Gobierno Contratante será sometida a la consideración del Secretario General de la Organización y distribuida por éste entre todos los Miembros de la Organización y todos los Gobiernos Contratantes, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla.
 - 2) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine.
- ii) Los Gobiernos Contratantes de los Estados, sean éstos Miembros o no de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.
- iii) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Con-

seguridad marítima; y, cuando menos de los Gobiernos Contratantes esté presente al efectuarse la votación.

- v) Las enmiendas aprobadas de conformidad con el inciso ii) del presente párrafo serán enviadas por el Secretario General de la Organización a todos los Gobiernos Contratantes a fines de aceptación.
- vi) 1) Toda enmienda a un artículo del Convenio o al Capítulo I de su Anexo se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de los Gobiernos Contratantes.
- 2) Toda enmienda al Anexo no referida al Capítulo I se considerará aceptada:
- aa) al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a los Gobiernos Contratantes a fines de aceptación; 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 los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

Si, no obstante, dentro del plazo fijado, y a más de un tercio de los Gobiernos Contratantes ya un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen por el mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifican al Secretario General de la Organización que recusen la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.

- vii) 1) Toda enmienda a un artículo del Convenio o al Capítulo I de su Anexo entrará en vigor, con respecto a los Gobiernos Contratantes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Gobierno Contratante que la acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado el Gobierno Contratante de que se trate.
- 2) Toda enmienda al Anexo no referida al Capítulo I entrará en vigor, con respecto a todos los Gobiernos Contratantes, exceptuados los que la hayan recusado en virtud de lo previsto en el apartado vi) 2) del presente párrafo y que no hayan retirado su recusación, 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 Gobierno Contratante podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle efectividad durante un período no superior a un año, contando desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el período, más largo que ese, que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

- c) Enmienda a cargo de una Conferencia:

- 1) A solicitud de cualquier Gobierno Contratante la que se muestre conforme un tercio cuando menos de los Gobiernos Contratantes, la Organización convocará una Conferencia de Gobiernos Contratantes para examinar posibles enmiendas al presente Convenio.

enmienda por el presente artículo, se comunicará a todos los Gobiernos Contratantes a fines de aceptación.

11) 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 en los apartados vi) y vii) del párrafo b) del presente Artículo, a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.

d) El Gobierno Contratante que haya aceptado una enmienda al Anexo cuando ya aquella haya entrado en vigor, no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio a los certificados librados en favor de buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, acogiéndose a lo dispuesto en el párrafo b) vi) 2) del presente Artículo, haya recusado la enmienda y no haya retirado la recusación, excepto por cuanto tales certificados guarden relación con asuntos cubiertos por la enmienda en cuestión.

i) El Gobierno Contratante que haya aceptado una enmienda al Anexo cuando ya aquella haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Convenio a los certificados librados en favor de buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, acogiéndose a lo dispuesto en el párrafo b) vii) 2) del presente Artículo, haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de dar efectividad a dicha entidad.

e) Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Convenio efectuada de conformidad con lo dispuesto en el presente Artículo, que guarde relación con la estructura del buque, será aplicable solamente a buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente.

f) Toda declaración de aceptación o recusación de una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo b) vii) 2) del presente Artículo, serán dirigidas por escrito al Secretario General de la Organización, quien informará a todos los Gobiernos Contratantes de que se recibieron tales notificaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

g) El Secretario General de la Organización informará a todos los Gobiernos Contratantes de la existencia de cualesquiera enmiendas que entren en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

ARTICULO IX

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

a) El presente Convenio estará abierto a la firma en la Sede de la Organización desde el 1 de noviembre de 1974 hasta el 1 de julio de 1975 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en Partes del presente Convenio mediante:

- i) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- ii) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- iii) adhesión.

b) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se harán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

c) El Secretario General de la Organización informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o que se hayan adherido al mismo, de toda firma o del depósito que se haya efectuado de cualquier instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

a) El presente Convenio entrará en vigor cuando las ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones o adhesiones combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial y se hayan construido en Partes conforme a lo prescrito en el Artículo IX.

b) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio adquirirá efectividad a partir de la fecha en que fue depositado.

c) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Convenio en virtud del Artículo VIII, se considerará referido al Convenio en su forma enmendada.

ARTICULO XI

Denuncia

a) El presente Convenio podrá ser denunciado por un Gobierno Contratante en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el mismo haya entrado en vigor para dicho Gobierno.

b) La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización, el cual notificará a los demás Gobiernos Contratantes. Si ha recibido tal instrumento de denuncia, la fecha en que lo recibió y la fecha en que surte efecto tal denuncia.

c) La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

ARTICULO XII

Depósito y registro

a) El presente Convenio será depositado ante el Secretario General de la Organización, el cual remitirá ejemplares auténticos certificados de aquel a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo.

b) Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá el texto del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a fin de que proceda al registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO XIII

Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, y uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe e italiano, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

HECHO EN LONDRES el día primero de noviembre de mil novecientos setenta y cuatro.

ANEXO

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

PARTE A - AMBITO DE APLICACION, DEFINICIONES, ETC.

Regla 1

Ambito de aplicación

a) Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones de las Reglas son aplicables solamente a buques dedicados al tráfico internacional.

Verificaciones
A los efectos de las presentes Reglas, y salvo disposición expresa en otro sentido se entenderá:

por "Reglas", las contenidas en el Anexo del presente convenio;

por "Administración", el Gobierno del Estado cuyo país o nación tenga derecho a enarbolar el buque;

por "aprobado", aprobado por la Administración;

por "viaje internacional", un viaje desde un país al que sea accesible el presente Convenio hasta un puerto situado en el territorio de dicho país, o viceversa;

por "pasajero", toda persona que no sea:

i) el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo; y

ii) un niño de menos de un año;

por "buque de pasaje", un buque que transporte a más de cinco pasajeros;

por "buque de carga", todo buque que no sea buque de pasaje;

por "buque tanque", un buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable;

por "buque pesquero", un buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otras especies vivas de fauna y flora marinas;

por "buque nuclear", un buque provisto de una instalación de energía nuclear;

por "buque nuevo", todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente;

por "buque existente", todo buque que no es un buque nuevo;

por milla, una longitud igual a 1.852 metros ó 6.080 pies.

Regla 3.
Excepciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, las presentes Reglas no serán aplicables a:

- i) buques de guerra y buques para el transporte de tropas;
- ii) buques de carga de menos de 500 toneladas de arqueo bruto;
- iii) buques carentes de propulsión mecánica;
- iv) buques de madera de construcción primitiva;
- v) yates de recreo no dedicados al tráfico comercial;
- vi) buques pesqueros.

Exceptuando lo expresamente prescrito en el Capítulo V, alguna de las presentes disposiciones se aplicará a los buques que naveguen exclusivamente por los Grandes Lagos de América del Norte y en el río San Lorenzo, en los parajes limitados al Este por una línea recta trazada desde el punto de Roqueta hasta West Point, en la Isla Anticosti, y al Norte de dicha Isla, por el Meridiano de 63°.

Regla 4
Exenciones

Todo buque que no esté normalmente dedicado a realizar

para el viaje que haya de emprender.

b) La Administración podrá eximir a cualquier buque que presente características de índole innovadora del cumplimiento cualquiera de las disposiciones incluidas en los Capítulos II-1, II-2, III y IV de las presentes Reglas, si su aplicación pudiere dificultar seriamente la investigación encaminada a perfeccionar las mencionadas características y su incorporación a buques dedicados a viajes internacionales. No obstante, el buque que se halle en ese caso habrá de cumplir con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración resulten adecuadas para el servicio a que está destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque además de ser aceptables para los Gobiernos de los Estados que el buque haya de visitar. La Administración que conceda cualquiera de las exenciones aquí previstas comunicará pormenores de las mismas y las razones que las motivaron a la Organización, lo cual transmitirá estos datos a los Gobiernos Contratantes a fines de información.

Regla 5

Equivalencias

a) Cuando las presentes Reglas estipular la instalación o el emplazamiento en un buque de algún accesorio, material, dispositivo o aparato, o de cierto tipo de éstos, o que se tome alguna disposición particular, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato, o de otro tipo de éstos, 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, o tipo de éstos, o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos por las presentes Reglas.

b) Toda Administración que, en concepto de sustitución, autorice el uso de algún accesorio, material, dispositivo o aparato, o de un tipo de éstos, 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 los demás Gobiernos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios.

PARTE B - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

Regla 6

Inspección y reconocimiento

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 del país en que esté matriculado el buque, si bien el Gobierno de cada país podrá confiar la inspección y el reconocimiento ya sea a inspectores nombrados al efecto, ya a organizaciones reconocidas por él. En todo caso, el Gobierno interesado garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento efectuados.

Regla 7

Reconocimiento en buques de pasaje

- a) Los buques de pasaje serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:
- i) un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio;
 - ii) un reconocimiento periódico, realizado cada 12 meses;
 - iii) reconocimientos adicionales, según convenga.

b) Los citados reconocimientos se realizarán del modo siguiente:

- i) El reconocimiento previo a la entrada en servicio del buque comportará una inspección completa de su estructura, maquinaria y equipo, incluidos el exterior de los fondos del buque y el inferior y el exterior de las calderas. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la dis-

Reconocimiento de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga

Los dispositivos de salvamento, exceptuados la instalación radiotelegráfica de los botes salvavidas a motor y el aparato radioeléctrico portátil de las embarcaciones de supervivencia, el ecosonda, el girocompás y los dispositivos de extinción de incendios de los buques de carga a los que sean aplicables los Capítulos II-1, II-2, III y V serán objeto de reconocimientos iniciales y ulteriores, tal como se estipula para buques de pasaje en la Regla 7 del presente Capítulo sustituyendo los 12 meses que figuren en el párrafo a) ii) de dicha Regla por 24 meses. En estos reconocimientos se incluirán los planos del sistema de lucha contra incendios en los buques nuevos, y las escalas de práctico, las escalas mecánicas de práctico, las luces, las marcas y los medios de dar señales acústicas que lleven los buques nuevos y los buques existentes a fin de garantizar que los buques cumplen con todas las prescripciones del presente Convenio y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor.

Regla 9

Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas y de radar en los buques de carga

Las instalaciones radioeléctricas y de radar de los buques de carga a los que sean aplicables los Capítulos IV y V y, cualquier instalación radiotelegráfica de bote salvavidas a motor o aparato radioeléctrico portátil de embarcación de supervivencia, que se lleven en cumplimiento de lo prescrito en el Capítulo III, serán objeto de reconocimientos iniciales y ulteriores, tal como se estipula para buques de pasaje en la Regla 7 del presente Capítulo.

Regla 10

Reconocimiento del casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga

El casco, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expidan Certificados de seguridad del equipo para buques de carga, Certificados de seguridad radiotelegráfica para buques de carga o Certificados de seguridad radiotelefónica para buques de carga) de todo buque de carga serán reconocidos al término de su construcción o instalación, y a partir de entonces con arreglo a los procedimientos y a la periodicidad que la Administración pueda considerar necesarios para garantizar que el estado de los mismos es satisfactorio en todos los sentidos. Los reconocimientos serán de tal índole que garanticen que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, las instalaciones eléctricas y demás equipo son satisfactorios en todos los sentidos para el servicio a que se destine el buque.

Regla 11

Mantenimiento de las condiciones comprobadas en el reconocimiento

Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque previstos en las Reglas 7, 8, 9 y 10 del presente Capítulo, no se efectuará ningún cambio en las disposiciones estructurales, máquinas, equipo, etc. que fueron objeto del reconocimiento, sin previa sanción de la Administración.

Regla 12

Expedición de certificados

1) A todo buque de pasaje que cumpla con las prescripciones de los Capítulos II-1, II-2, III y IV y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes Reglas se le expedirá, tras la inspección y el reconocimiento correspondientes, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de pasaje".

1) A todo buque de carga que, sometido a reconocimiento satisfaga lo estipulado a este fin para buques de carga en la Regla 10 del presente Capítulo, además de las prescripciones aplicables de los Capítulos

11) El reconocimiento periódico comportará una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión, las máquinas y el equipo, incluido el exterior de los fondos del buque. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que, por lo que se refiere a la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, la instalación radioeléctrica, las instalaciones radiotelegráficas de los botes salvavidas a motor, los aparatos radioeléctricos portátiles de las embarcaciones de supervivencia, los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención, detección y extinción de incendios, el radar, el ecosonda, el girocompás, las escalas de práctico, las escalas mecánicas de práctico y demás equipo, el buque se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio que está destinado, y que cumple con las prescripciones del presente Convenio y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgadas en relación con el mismo por la Administración. Las luces, marcas y medios de dar señales acústicas y señales de socorro que lleve el buque serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con las prescripciones del presente Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor.

iii) También se efectuará un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias cada vez que se haya producido un accidente o que se descubra algún defecto que afecte a la seguridad del buque o a la eficiencia o integridad de sus dispositivos de salvamento, elementos análogos, y siempre que se efectúen a bordo 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 con las disposiciones del presente Convenio y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgadas en relación con los mismos por la Administración.

1) Las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones mencionados en el párrafo b) de la presente Regla serán tales que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, garanticen en todos los sentidos que el buque es idóneo para realizar el servicio a que se le destina.

11) Entre otras cosas, tales leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones sentarán las prescripciones que procederá observar en las pruebas hidráulicas iniciales y ulteriores, o en otras pruebas aceptables, a que habrá que someter las calderas principales y auxiliares, las conexiones, las tuberías de vapor, los recipientes de alta presión y los tanques de combustible de los motores

certificado llamado "Certificado de seguridad de construcción para buque de carga".

- i) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los Capítulos II-1, II-2 y III y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes Reglas se le expedirá, tras la oportuna inspección, un certificado llamado "Certificado de seguridad del equipo para buque de carga".
- v) A todo buque de carga con instalación radiotelegráfica, que cumpla con las prescripciones del Capítulo IV y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes Reglas se le expedirá, tras la oportuna inspección, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de carga".
- v) A todo buque de carga con instalación radiotelegráfica, que cumpla con las prescripciones del Capítulo IV y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes Reglas se le expedirá, tras la oportuna inspección, un certificado llamado "Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga".
- i) Cuando a un buque le sea concedida una exención de conformidad con lo dispuesto en las presentes Reglas se expedirá un certificado llamado "Certificado de exención", además de los Certificados prescritos en el presente párrafo.

i) Los Certificados de seguridad para buque de pasaje, de seguridad de construcción para buque de carga, de seguridad del equipo para buque de carga, de seguridad radiotelegráfica para buque de carga, de seguridad radiotelefónica para buque de carga y de exención, serán expedidos por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizadas por aquella. En todo caso la Administración será plenamente responsable del Certificado.

b) No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Convenio, todo certificado que haya sido expedido en virtud de las disposiciones de la Convención para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y de conformidad con ellas, y que sea válido cuando el presente Convenio entre en vigor respecto de la Administración que hubiere expedido el certificado, conservará su validez hasta la fecha en que caduque de acuerdo con lo estipulado en la Regla 14 del Capítulo I de la Convención.

c) Los Gobiernos Contratantes no expedirán certificados en virtud de las disposiciones de los Convenios o Convenciones para la seguridad de la vida humana en el mar de 1960, ó 1929, y de conformidad con ellas, después de la fecha en que adquiriera efectividad la aceptación del presente Convenio por parte del Gobierno interesado.

Regla 13

Expedición de certificado por el Gobierno de un país distinto del de matrícula del buque

Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las prescripciones de las presentes Reglas, expedir a este buque los certificados pertinentes de conformidad con las presentes Reglas. En todo certificado así expedido constará que lo fue a petición del Gobierno del país en que el buque esté matriculado o vaya a ser matriculado. Dicho certificado tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que otro expedido en virtud de la Regla 12 del presente Capítulo.

Regla 14

Validez de los certificados

a) Con excepción del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el Certificado de exención, los certificados no expedirán para un período que no exceda de 12 meses. Los Certificados de seguridad del equipo para buques de carga se expedirán para un período que no exceda de 24 meses. El período de validez de un Certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido.

un certificado de seguridad para buques de carga de arqueo bruto inferior a 300 toneladas, pero inferior a 500 toneladas, dicho certificado podrá ser anulado y sustituido por otro nuevo que caducará 12 meses después de la fecha de vencimiento del período de validez inicialmente asignado.

c) Si en la fecha de vencimiento de su certificado, un buque no se encuentra en un puerto del país en que esté matriculado, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el país en que está matriculado o en el que haya de ser objeto de un reconocimiento, y aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo.

d) Ningún certificado podrá ser prorrogado con el objeto de prolongar por un período superior a 5 meses y el buque al que se le haya concedido la prórroga no quedará autorizado en virtud de esta disposición cuando llegue al país en que esté matriculado o al puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dichos puertos o país sin haber obtenido previamente un certificado nuevo.

e) Todo certificado que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente Regla podrá ser prorrogado por la Administración para un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo.

Regla 15

Modelos de los certificados

a) Todos los certificados serán extendidos en el idioma o en los idiomas oficiales del país que los expida.

b) En su forma los certificados se ajustarán a los modelos que se dan en el Apéndice de las presentes Reglas. La disposición tipográfica de los modelos de certificados será reproducida exactamente en los certificados que se expidan y en las copias certificadas de los mismos, y los pormenores consignados tanto en los certificados como en las copias certificadas irán en caracteres romanos y con numeración arábiga.

Regla 16

Exhibición de los certificados

Todos los certificados o copias certificadas de los mismos que se expidan en virtud de las presentes Reglas quedarán exhibidos en un lugar del buque bien visible y de fácil acceso.

Regla 17

Aceptación de los certificados

Los certificados expedidos con la autoridad dimanante de un Gobierno Contratante serán aceptados por los demás Gobiernos Contratantes para todos los efectos previstos en las presentes Reglas. Los demás Gobiernos Contratantes considerarán dichos certificados como dotados de la misma validez que los expedidos por ellos.

Regla 18

Circunstancias no previstas en los certificados

a) Si en el curso de un viaje determinado un buque lleva a bordo un número de personas inferior al total declarado en el Certificado de seguridad para buque de pasaje, y en consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en las presentes Reglas, puede llevar un número de botes salvavidas y de otros dispositivos de salvamento inferior al declarado en el certificado, el Gobierno, la persona o la organización a la que se hace referencia en las Reglas 12 y 13 del presente Capítulo podrán expedir el oportuno anexo.

b) En este anexo se hará constar que, dadas las circunstancias de que se trate, no se infringe lo dispuesto en las presentes Reglas. El anexo irá unido al certificado, al que sustituirá en lo referente a los dispositivos de salvamento, y su validez quedará limitada exclusivamente a la duración del viaje concreto para el cual fue expedido.

no en los puertos de los demás gobiernos contratantes de las presentes Reglas, en tanto que el objeto de esas visitas sea probar la existencia a bordo de un certificado válido. El certificado será aceptado a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su tripulación no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado. En este caso, el funcionario que realice la visita tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no salga de puerto hasta que pueda hacerse a la mar sin riesgo para el pasaje ni la tripulación. Cuando la visita implique una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquella informará inmediatamente por escrito al Consulado del país en que el buque esté matriculado de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención se considerara necesaria, y se pondrá en conocimiento de la Organización lo ocurrido.

Regla 20

Privilegios

No se podrán recabar los privilegios del presente Convenio en favor de ningún buque que no sea titular de los certificados matriculados válidos.

PARTE C - SINIESTROS

Regla 21

Siniestros

Cada Administración se obliga a investigar todo siniestro ocurrido en cualquier buque cuyo sujeto a las disposiciones del presente Convenio cuando considere que la investigación puede conducir a determinar cambios que convendría introducir en las presentes Reglas.

Cada Gobierno Contratante se obliga a facilitar a la Organización la información que sea pertinente en relación con sus conclusiones a que se llegue en estas investigaciones. Ningún Gobierno o recomendación de la Organización basados en esa información revelarán la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.

CAPITULO II-1

CONSTRUCCION-COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD MAQUINAS E INSTALACIONES ELECTRICAS

PARTE A - GENERALIDADES

Regla 1

Alcance de aplicación

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Capítulo se aplica a los buques nuevos.
- 2) Los buques de pasaje y los buques de carga existentes deberán cumplir con las disposiciones siguientes:
 - a) respecto de los buques cuya quilla fue colocada, o cuya construcción se hallaba en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, o posteriormente, la Administración asegurará el cumplimiento de las prescripciones exigidas en el Capítulo II de dicha Convención a los buques nuevos, tal como se definen éstos en ese Capítulo;
 - b) respecto de los buques cuya quilla fue colocada, o cuya construcción se hallaba en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1948, o posteriormente, pero antes de la fecha de entrada en vigor de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, la Administración asegurará el cumplimiento de las prescripciones exigidas en el Capítulo II del Convenio de 1948 a los buques nuevos, tal como se definen éstos en ese Capítulo;

cumplimiento de las prescripciones exigidas en el Capítulo II de dicho Convenio a los buques existentes, tal como se definen éstos en ese Capítulo;

- 4) en cuanto a las prescripciones del Capítulo II-1 del presente Convenio no exigidas en virtud del Capítulo II de la Convención de 1960 y del Convenio de 1948, la Administración decidirá cuáles de ellas serán de aplicación a los buques existentes, tal como se definen éstos en el presente Capítulo.

- iii) 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. Por regla general, todo buque existente que se encuentre en ese caso no satisfará en menor medida que ante las prescripciones aplicables a un buque nuevo. Las reparaciones, reformas y modificaciones de gran importancia y la consiguiente instalación de equipo satisfarán las prescripciones aplicables a un buque nuevo hasta donde la Administración juzgue razonable y factible.

- b) A los efectos del presente Capítulo:

- 1) Por buque de pasaje nuevo se entenderá todo buque de pasaje cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente, y todo buque de carga que sea transformado en buque de pasaje en dicha fecha o posteriormente. Todos los demás buques de pasaje serán considerados buques de pasaje existentes.
- ii) Por buque de carga nuevo se entenderá todo buque de carga cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

- c) Si la Administración considera que la ausencia de riesgos y las condiciones del viaje son tales que hacen irrazonable o innecesaria la aplicación de cualesquiera prescripciones concretas del presente Capítulo, podrá eximir de ellas a determinados buques o clases de buques que pertenezcan al mismo país que la Administración y que en el curso de su viaje no se alejen más de 20 millas de la tierra más próxima.

- d) Todo buque de pasaje que de conformidad con la Regla 27 c) del Capítulo III esté autorizado para llevar a bordo un número de personas que exceda de la capacidad de los botes salvavidas de que vaya provisto, deberá cumplir con las normas especiales de compartimentado establecidas en la Regla 5 e) del presente Capítulo y con las disposiciones especiales conexas que acerca de la permeabilidad se den en la Regla 4 d) del presente Capítulo, a menos que, considerando la naturaleza y las condiciones del viaje, la Administración estime que basta con dar cumplimiento a lo estipulado en las demás disposiciones de las Reglas del presente Capítulo y del Capítulo II-2 del presente Convenio.

- e) En el caso de buques de pasaje utilizados en tráfico especiales para transportar grandes números de pasajeros incluidos en tráfico de ese tipo, como ocurre con el transporte de peregrinos, la Administración si considera que el cumplimiento de las prescripciones exigidas en el presente Capítulo es prácticamente imposible, podrá eximir a tales buques, cuando pertenezcan a su mismo país, del cumplimiento de tales prescripciones a condición de que satisfagan lo dispuesto en:

- i) el Reglamento anexo al Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, y
- ii) el Reglamento anexo al Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973, cuando éste entre en vigor.

- a) 1) Línea de carga de compartimentado es la línea de flotación utilizada para determinar el compartimentado del buque.
- ii) Línea de máxima carga de compartimentado es la línea de flotación correspondiente al calado máximo permitido por las normas de compartimentado aplicables.
- b) Eslora del buque es la longitud de éste, medida entre las perpendicularidades trazadas en los extremos de la línea de máxima carga de compartimentado.
- c) Manga del buque es la anchura máxima de éste fuera de mamparos, medida en la línea de máxima carga de compartimentado o por debajo de ella.
- d) Calado es la distancia vertical que media entre la línea base trazada, en el centro del buque, y la línea de carga de compartimentado de que se trate.
- e) Cubierta de cierre es la cubierta más elevada a que lleguen los mamparos estancos transversales.
- f) Línea de margen es una línea trazada en el costado a 76 mm. (3 pulgadas) cuando menos por debajo de la cara superior de la cubierta de cierre.
- g) La permeabilidad de un espacio viene indicada por la proporción del volumen de ese espacio que el agua puede ocupar.
- h) El volumen de un espacio que se extiende por encima de la línea de margen se medirá solamente hasta la altura de esta línea.
- i) El espacio de máquinas se entiende el que, extendiéndose desde la línea base de trazado hasta la línea de margen, queda comprendido entre los mamparos estancos transversales principales, situados en los extremos, limitan los espacios comprendidos por las máquinas propulsoras principales y auxiliares, las hélices empleadas para la propulsión y todas las bombas permanentes.
- j) Se trata de una disposición estructural poco habitual, la Administración podrá definir los límites de los espacios de máquinas.

1) Espacios de pasajeros son los destinados al alojamiento y uso de los pasajeros, excluyendo los paños de equipajes, provisiones y correo.

A los fines de aplicación de las Reglas 4 y 5 del presente Capítulo, los espacios destinados bajo la línea de margen al alojamiento y uso de la tripulación serán considerados como espacios de pasajeros.

j) En todos los casos los volúmenes y las áreas serán calculados hasta la línea de trazado.

PARTE B - COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD*

La Parte B es solamente aplicable a los buques de pasaje, con excepción de la Regla 19, que se aplica también a los buques de carga).

Regla 3

Eslora inundable

a) La eslora inundable en cualquier punto de la eslora del buque se determinará por un método de cálculo en el que se tengan en cuenta la forma, el calado y las demás características del buque.

b) En un buque provisto de una cubierta corrida de cierre, la eslora inundable en un punto dado será la porción máxima de la eslora del buque, con centro en ese punto, que pueda ser inundada si se dan las hipótesis concretas sentadas en la Regla 4 del presente Capítulo sin que el buque se sumerja al punto de que la línea de margen quede inmersa.

c) 1) En un buque carente de cubierta corrida de cierre, la eslora inundable en cualquier punto podrá ser determinada considerando una supuesta línea de

11) En los casos en que una parte de la supuesta línea de margen se halle sensiblemente por debajo de la cubierta hasta la que lleguen los mamparos, la Administración podrá autorizar dentro de ciertos límites disminuya la estancidad de las porciones de los mamparos que queden por encima de la línea de margen e inmediatamente debajo de la cubierta superior.

En lugar de las prescripciones de la presente Regla se podrá utilizar las "Reglas de compartimentado y estabilidad para buques de pasaje, equivalentes a la Parte B del Capítulo II de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960," aprobados por la Organización mediante la Resolución A.265(VIII), a condición de que sean aplicadas en su totalidad.

Regla 4

Permeabilidad

a) Las hipótesis concretas a que se alude en la Regla 1 del presente Capítulo hacen referencia a la permeabilidad de los espacios situados por debajo de la línea de margen.

Para determinar la eslora inundable se utilizará una permeabilidad media uniforme en toda la eslora de cada una de las partes del buque situadas por debajo de la línea de margen que se indican a continuación:

- i) el espacio de máquinas, tal como éste queda definido en la Regla 2 del presente Capítulo;
 - ii) de la parte del buque situada a proa del espacio de máquinas; y
 - iii) la parte del buque situada a popa del espacio de máquinas.
- b) 1) La permeabilidad media uniforme de la totalidad del espacio de máquinas vendrá determinada por la fórmula.

$$85 + 10 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

en la que

- a= volumen de los espacios de pasajeros, tal como dichos espacios quedan definidos en la Regla 2 del presente Capítulo, que estén situados por debajo de la línea de margen y queden comprendidos entre los límites del espacio de máquinas;
- c= volumen de los espacios de entrepuente situados por debajo de la línea de margen y comprendidos entre los límites del espacio de máquinas, que estén destinados a contener carga, carbón o pertrechos;
- v= volumen total del espacio de máquinas que quede por debajo de la línea de margen.

ii) En los casos en que se demuestre de manera satisfactoria para la Administración que la permeabilidad media determinada por un cálculo, efectuado directamente es menor que la resultante de la fórmula, podrá utilizarse el valor obtenido por ese cálculo directo. A los fines de tal cálculo, la permeabilidad de los espacios de pasajeros, tal como dichos espacios quedan definidos en la Regla 2 del presente Capítulo, se considerará igual a 95; la de todos los espacios de carga, carbón y pertrechos, igual a 60; y la de los tanques de doble fondo, tanques de combustible y otros tanques tendrá el valor que se apruebe en cada caso.

c) Salvo en el caso previsto en el párrafo d) de la presente Regla, la permeabilidad media uniforme correspondiente a cada parte, del buque situada a proa (o a popa) del espacio de máquinas vendrá determinada por la fórmula

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

en la que

v = volumen total de la parte del buque situada debajo de la línea de margen, a proa (o a popa) del espacio de máquinas.

d) Cuando, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 27 c) del Capítulo III, el buque esté autorizado para llevar a bordo un número de personas que rebase la capacidad de los botes salvavidas de que vaya provisto, y en cumplimiento de lo dispuesto en la Regla 4 d) del presente Capítulo deba satisfacer disposiciones especiales, la permeabilidad media uniforme correspondiente a toda la parte del buque situada a proa (o a popa) del espacio de máquinas vendrá determinada por la fórmula

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

en la que

b = volumen de los espacios situados debajo de la línea de margen y encima de la parte superior de varengas, forro interior o tanques de rasel, según sea el caso, y utilizables, según los servicios a que hayan sido asignados, como espacios de carga, carboneras o tanques de combustible líquido, pañoles de pertrechos, equipaje y correo, cajas de cadena y tanques de agua dulce, que se hallen a proa (o a popa) del espacio de máquinas; y
 v = volumen total de la parte del buque situada por debajo de la línea de margen, a proa (o a popa) del espacio de máquinas.

En el caso de buques destinados a servicios en que los bodegas de carga no estén generalmente ocupadas por cantidades considerables de mercancías, se prescindirá totalmente de los espacios de carga para calcular "b".

e) En el caso de disposiciones estructurales poco habituales la Administración podrá permitir o exigir que se calcule directamente la permeabilidad media correspondiente a las partes del buque que queden a proa o a popa del espacio de máquinas. A los fines de ese cálculo, la permeabilidad de los espacios de pasajeros, tal como dichos espacios quedan definidos en la Regla 2 del presente Capítulo, se considerará igual a 95; la de los espacios de máquinas, igual a 60; y la de los tanques de doble fondo, tanques de combustible y otros tanques tendrá el valor que se apruebe en cada caso.

f) Cuando un compartimiento situado en un entrepuente y entre dos mamparos transversales estancos contenga un espacio de pasajeros o de tripulación, todo el compartimiento, deducido cualquier espacio limitado totalmente por mamparos de acero permanentes y asignado a otros fines, será considerado como espacio de pasajeros. No obstante, si el espacio de pasajeros o de tripulación de que se trate está limitado totalmente por mamparos de acero permanentes, sólo será necesario considerar como espacio de pasajeros el espacio así limitado.

Regla 5

Eslora admisible de los compartimientos

a) Los buques se compartimentarán con la máxima eficiencia posible, habida cuenta de la naturaleza del servicio a que se les destine. El grado de compartimentado variará con la eslora del buque y el servicio, de tal modo que el grado más elevado de compartimentado corresponda a los buques de mayor eslora, destinados principalmente al transporte de pasajeros.

b) Factor de subdivisión. La eslora máxima admisible de un compartimiento cuyo centro se halle en un punto cualquiera de la eslora del buque se obtiene a partir de la eslora inuntable, multiplicando ésta por un factor apropiado al que se llama factor de subdivisión.

El factor de subdivisión dependerá de la eslora del buque, y para una eslora dada, variará según la naturaleza del servicio a que se destine el buque. Este factor disminuirá de modo regular y continuo:

- 1) a medida que la eslora del buque aumenta, y
- 11) partiendo de un factor A, aplicable a los buques destinados principalmente al transporte de mercancías, hasta llegar a un factor B, aplicable a los buques destinados principalmente al transporte de pasajeros.

L en metros

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (\text{si } L=131 \text{ ó más})$$

L en pies

$$A = \frac{190}{L - 195} + 0,18 \quad (\text{si } L=430 \text{ ó más})$$

L en metros

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (\text{si } L=79 \text{ ó más})$$

L en pies

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (\text{si } L=260 \text{ ó más})$$

c) Criterio de servicio. Para un buque de una eslora dada el factor de subdivisión apropiado se determinará mediante el coeficiente de criterio de servicio (en adelante llamado coeficiente de criterio) que dan las fórmulas (III) y (IV), luego consignadas, en las que:

- C_s = coeficiente de criterio;
- L = eslora del buque, tal como ésta queda definida en la Regla 2 del presente Capítulo;
- M = volumen del espacio de máquinas, tal como éste queda definido en la Regla 2 del presente Capítulo, agregándole el volumen de cualesquiera tanques de combustible líquido permanentes situados por encima del doble fondo y a proa o a popa del espacio de máquinas;
- P = volumen total de los espacios de pasajeros que queda por debajo de la línea de margen, tal como ésta queda definida en la Regla 2 del presente Capítulo;
- V = volumen total de la parte del buque que queda por debajo de la línea de margen;
- P₁ = KN, donde:
 N = número de pasajeros en razón del cual se expedirá el oportuno certificado en favor del buque, y
 K tiene los siguientes valores:

Eslora en metros y volúmenes en metros cúbicos
 Eslora en pies y volúmenes en pies cúbicos

Quando el valor de KN sea mayor que la suma de P y el total de los espacios de pasajeros que realmente se hallen por encima de la línea de margen, la cifra que se asignará será la resultante de esa suma o la correspondiente a dichos valores de KN, si este valor es mayor que aquél.

Quando F₁ sea mayor que P,

$$C_s = \frac{72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P}}{V + P_1 - P}$$

y en los otros casos,

$$C_s = \frac{72 \frac{M + 2P}{V}}{V}$$

En los buques que carezcan de cubierta corrida de cielo los volúmenes se medirán hasta la línea de margen utilizada para la determinación de la eslora inuntable.

d) Normas para el compartimentado de buques no comprendidos en el párrafo e) de la presente Regla

1) El compartimentado a popa del rasel de proa de buques cuya eslora sea igual o superior a 131 metros (430 pies) y cuyo coeficiente de criterio sea igual o inferior a 23, estará regido por el factor A, que da la fórmula (I) el de los buques cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 23, el factor B, que da la fórmula (II), y el de los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre 23 y 123 por el factor F, que se obtiene por interpolación lineal entre los factores A y B empleando la fórmula

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s - 23)}{100}$$

Cuando el factor F sea inferior a 0,40 y se demuestre de manera satisfactoria para la Administración que es prácticamente imposible adoptarlo para un compartimiento de máquinas, el compartimentado de este espacio podrá estar regido por un factor mayor, que, sin embargo, no excederá de 0,41.

ii) El compartimentado a popa del rasel de proa de los buques cuya eslora sea inferior a 131 metros (430 pies), pero no inferior a 79 metros (260), y cuyo coeficiente de criterio sea igual a S, siendo

$$F = \frac{3.574 - 25L}{13} \quad (L \text{ en metros}) = \frac{9.382 - 20L}{34} \quad (L \text{ en pies})$$

estará regido por un factor igual a la unidad; el de los buques cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 123, por el factor B, que da la fórmula (II), y el de los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre S y 123, por el factor F, que se obtiene por interpolación lineal entre la unidad y el factor B, empleando la fórmula

$$F = \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots \dots \dots (VI)$$

iii) El compartimentado a popa del rasel de proa de los buques cuya eslora sea inferior a 131 metros (430 pies) pero no inferior a 79 metros (260 pies), cuyo coeficiente de criterio sea inferior a S, como el de todos los buques cuya eslora sea inferior a 79 metros (260 pies), estará regido por un factor igual a la unidad, a menos que, cualquiera de ambos casos, se demuestre de manera satisfactoria para la Administración que es prácticamente imposible adoptar este factor para alguna parte del buque, en cuyo caso la Administración podrá permitir la suavización que estime justificada en la aplicación de esta norma, considerando todas las circunstancias.

iv) Lo dispuesto en el apartado iii) del presente párrafo será también de aplicación a los buques para los que, cual fuere su eslora, se vaya a expedir un certificado autorizándoles a transportar un número de pasajeros superior a 12, pero que no exceda de

$$L \text{ (en metros)} = \frac{L^2}{7.800} \text{ (en pies), o de 50, si este valor es menor.}$$

Normas especiales de compartimentado para los buques que de conformidad con la Regla 27 c) del Capítulo III estén autorizados para llevar a bordo un número de personas que exceda la capacidad de los botes salvavidas de que vayan provistos y que en cumplimiento de la Regla 1 d) del presente Capítulo deben satisfacer disposiciones especiales.

1) En el caso de buques destinados principalmente al transporte de pasajeros, el compartimentado a popa del rasel de proa estará regido por un factor igual a 0,50 por el factor determinado de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos c) y d) de la presente Regla, si el valor de éste es inferior a 0,50.

2) En el caso de buques de esta clase cuya eslora sea inferior a 91,50 metros (300 pies) si la Administración considera que es prácticamente imposible aplicar ese factor a un compartimiento, podrá permitir que la longitud de dicho compartimiento esté regida por un factor mayor, con tal de que éste sea el menor que resulte posible y razonable aplicar, dadas las circunstancias.

ii) Si en un buque cualquiera, sea su eslora inferior o no a 91,50 metros (300 pies), la necesidad que transportar carga en cantidades considerables impide a efectos prácticos exigir que el compartimentado a popa del rasel de proa esté regido por un factor que no exceda de 0,50, la norma de compartimentado aplicable será determinada en armonía con los artículos numerados del 1) al 5) que se dan a continua

y que no haga menor la eficacia general del compartimentado.

1) Serán de aplicación las disposiciones del párrafo c) de la presente Regla, relativas al coeficiente de criterio, salvo por lo que respecta al cálculo del valor P₁ para pasajeros con litera, en el que K tendrá como valor el definido en el párrafo c) de la presente Regla ó 3,55 metros cúbicos (125 pies cúbicos), si éste es el mayor de ambos volúmenes; y para pasajeros sin litera K, tendrá

2) El factor B que figura en el párrafo b) de la presente Regla será sustituido por el factor B₃, determinado por la fórmula siguiente:

L en metros

$$B_3 = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L=55 \text{ ó más})$$

L en pies

$$B_3 = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \quad (L=180 \text{ ó más})$$

3) El compartimentado a popa del rasel de proa de los buques cuya eslora sea igual o superior a 131 metros (430 pies) y cuyo coeficiente de criterio sea igual o inferior a 23, estará regido por el factor A, que da la fórmula (I) del párrafo b) de la presente Regla; el de los buques cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 123, por el factor B₃ que da la fórmula consignada en el apartado ii) 2) del presente párrafo; y el de los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre 23 y 123, por el factor F, que se obtiene por interpolación lineal entre los factores A y B₃, empleando la fórmula:

$$F = A - \frac{(A - B_3)(C_s - 23)}{100}$$

aunque si el factor F así obtenido es inferior a 0,50, el factor que se deberá utilizar será 0,50 ó el calculado de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo d) i) de la presente Regla, si éste es menor.

4) El compartimentado a popa del rasel de proa de los buques cuya eslora sea inferior a 131 metros (430 pies), pero no inferior a 55 metros (180 pies), y cuyo coeficiente de criterio sea igual a S₁ siendo

$$S_1 = \frac{3.712 - 25L}{19} \quad (L \text{ en metros})$$

$$S_1 = \frac{1.950 - 4L}{10} \quad (L \text{ en pies})$$

estará regido por un factor igual a la unidad; el de los buques cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 123, por el factor B₃, dado por la fórmula consignada en el apartado ii) 2) del presente párrafo; el de los buques cuyo coeficiente de criterio esté comprendido entre S₁ y 123, por el factor F, que se obtiene por interpolación lineal entre la unidad y el factor B₃, empleando la fórmula:

$$F = 1 - \frac{(1 - B_3)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

aunque si, en cualquiera de estos dos casos distintos, el factor así obtenido es inferior a 0,50, el compartimentado podrá estar regido por un factor que no exceda de 0,50.

cuya eslora sea inferior a 55 metros (180 pies), estará regido por un factor igual a la unidad, o menos que se demuestre de manera satisfactoria para la Administración que es prácticamente imposible adoptar este factor para determinados compartimientos, en cuyo caso la Administración podrá permitir, respecto de estos compartimientos, la suavización que estime justificada en la aplicación de esta norma, consideradas todas las circunstancias y con tal de que el compartimiento situado situado más a popa y el mayor número posible de los compartimientos situados a proa (entre el resel de proa y el extremo de popa del espacio de máquinas) no tengan una eslora superior a la inundable.

Regla 6

Normas especiales relativas al compartimentado

Cuando en uno o varias partes de un buque los mamparos es o lleguen a una cubierta más alta que en el resto del buque y se desee aprovechar esa mayor altura de los mamparos para calcular la eslora inundable, se podrán utilizar líneas de margen distintas pero cada una de dichas partes, siempre

- i) los costados del buque se extiendan en toda la eslora de éste hasta la cubierta correspondiente a la línea de margen superior, y todas las aberturas de la chapa del forro exterior situadas debajo de esta cubierta en toda la eslora del buque sean consideradas, a los efectos de la Regla 14 del presente Capítulo, como si estuviera debajo de una línea de margen; y que
- ii) los dos compartimientos adyacentes a la "bayoneta" (escalón) de la cubierta de cierre queden dentro de los límites de la eslora admisible, correspondientes a sus respectivas líneas de margen, y que, además, su longitud combinada no exceda del doble de la eslora admisible calculada sobre la base de la línea de margen inferior.
- i) La longitud de un compartimiento podrá exceder la eslora admisible que se determina aplicando las prescripciones de la Regla 5 del presente Capítulo, siempre que la longitud combinada de cada par de compartimientos adyacentes, a los que es común el compartimiento en cuestión, no exceda de la eslora inundable o del doble de la eslora admisible, si este valor es menor.

Si uno de los dos compartimientos adyacentes se halla situado dentro del espacio de máquinas y el otro fuera de él, y si la permeabilidad media de la parte del buque en que el segundo se encuentra difiere de la del espacio de máquinas, la longitud combinada de ambos compartimientos deberá ser ajustada a la permeabilidad media de las dos partes del buque en que dichos compartimientos estén situados.

- iii) Cuando los dos compartimientos adyacentes tengan factores de sub-división distintos, su longitud combinada será determinada proporcionalmente.

En los buques cuya eslora sea igual o superior a 100 metros (330 pies), uno de los mamparos transversales principales situados a popa del resel de proa deberá quedar emplazado a una distancia de la perpendicular de proa no mayor que la eslora admisible.

En un mamparo transversal principal haber un nicho siempre que todas las partes de éste queden comprendidas entre dos planos verticales supuestos a ambos costados del buque y cuya distancia hasta la chapa del forro exterior sea igual a un quinto de la manga del buque, tal como ésta queda definida en la Regla 2 del presente Capítulo, medida esa distancia perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la línea de máxima carga de compartimentado.

Toda parte de un nicho que quede fuera de estos límites será considerada como una bayoneta y estará regida por lo dispuesto en el párrafo e) de la presente Regla.

En un mamparo transversal principal podrá haber una

90 por ciento de la eslora inundable ni del doble de la admisible, salvo en buques cuyo factor de subdivisión sea superior a 0,9 en los que la longitud combinada de esos dos compartimientos no excederá de la eslora admisible;

- ii) que se cree compartimentado adicional en la zona de la bayoneta, para mantener el mismo grado de seguridad que si el mamparo fuese plano;
- iii) que el compartimiento sobre el cual se extienda la bayoneta no exceda de la eslora admisible correspondiente a una línea de margen trazada a 76 milímetros (3 pulgadas) de la bayoneta, por debajo de ésta.

f) Cuando un mamparo transversal principal presente un nicho o una bayoneta, para la determinación del compartimentado se le sustituirá por un mamparo plano equivalente.

g) Si la distancia entre dos mamparos transversales principales adyacentes, o entre los mamparos planos equivalentes a los mismos, o entre los planos transversales, que pasen por las partes escalonadas más cercanas de los mamparos, es inferior a 3,05 metros (10 pies) más el 3 por ciento de la eslora del buque, o a 10,67 metros (35 pies), si esta magnitud es menor que la anterior, se considerará que sólo uno de dichos mamparos forma parte del compartimentado del buque, tal como éste quede descrito en la Regla 5 del presente Capítulo.

h) Cuando un compartimiento estanco transversal principal esté subdividido a su vez, y puede demostrarse de manera satisfactoria para la Administración que, tras una supuesta avería en el costado, cuya longitud no exceda a 3,05 metros (10 pies) más el 3 por ciento de la eslora del buque, o de 10,67 metros (35 pies) si esta magnitud es menor que la anterior, no se inundará el volumen total del compartimiento principal, cabrá aceptar una tolerancia proporcional en la eslora admisible que se exigiría para dicho compartimiento si no estuviese subdividido. En ese caso el volumen supuesto para la reserva de flotabilidad en el costado no averiado no será mayor que el supuesto en el costado averiado.

i) Cuando el factor de subdivisión prescrito sea igual o inferior a 0,50, la longitud combinada de dos compartimientos adyacentes cualesquiera no excederá de la eslora inundable.

Regla 7

Estabilidad de los buques en caso de avería

a) En todas las condiciones de servicio deberá disponerse de una estabilidad al estado intacto suficiente para que el buque pueda hacer frente a la fase final de inundación de un compartimiento principal cualquiera del que se exija que su longitud sea inferior a la eslora inundable.

Cuando dos compartimientos principales adyacentes estén separados por un mamparo que forme bayoneta de acuerdo con las condiciones estipuladas en la Regla 6 e) i) del presente Capítulo, la estabilidad al estado intacto deberá ser tal que permita hacer frente a la inundación de esos dos compartimientos.

Cuando el factor de subdivisión prescrito sea igual o inferior a 0,50, pero superior a 0,33, la estabilidad al estado intacto deberá ser tal que permita hacer frente a la inundación de dos compartimientos principales adyacentes cualesquiera.

Cuando el factor de subdivisión prescrito sea igual o inferior a 0,33, la estabilidad al estado intacto deberá ser tal que permita hacer frente a la inundación de tres compartimientos principales consecutivos cualesquiera.

- b) i) Lo prescrito en el párrafo a) de la presente Regla será determinado mediante cálculos acordes con lo que se dispone en los párrafos c), d) y f) de la presente Regla, en los que se tendrán en cuenta las proporciones y las características de proyecto del buque, así como la disposición

Si se proyecta instalar cubiertas, forros interiores o mamparos longitudinales de estanqueidad suficiente para restringir en medida significativa el flujo de agua, habrá que demostrar a la Administración que en los cálculos se han tenido en cuenta estas restricciones.

En los casos en que la Administración tenga dudas respecto a la estabilidad dinámica en caso de avería, podrá exigir que se lleve a cabo la oportuna investigación.

La realización de los cálculos necesarios para determinar la estabilidad después de avería se adoptarán, en los casos de las permeabilidades de volumen y de superficie siguientes:

Espacios	Permeabilidad
espacios con carga, carbón o pertrechos	50
espacios como alojamientos	95
espacios por maquinaria	85
espacios destinados a líquidos	0.6 95*

Se podrá suponer permeabilidades de superficie más elevadas para los espacios que, situados en las inmediaciones de la línea de flotación después de avería, no estén ocupados en forma considerable como alojamientos o por maquinaria, y los espacios que en general no contengan una cantidad apreciable de carga o pertrechos.

Se supondrá que las dimensiones de la avería son las siguientes:

i) extensión longitudinal; 3,05 metros (10 pies) más el 3 por ciento de la eslora del buque, o bien 10,67 metros (35 pies) si este valor es inferior al anterior. Cuando el factor de subdivisión prescrito sea igual o inferior a 0,33, se aumentará la supuesta extensión longitudinal de la avería según resulte necesario para que queden incluidos dos mamparos estancos transversales principales cualesquiera que sean consecutivos;

ii) extensión transversal (medida hacia el interior del buque, desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la línea de máxima carga de compartimentado): una distancia igual a un quinto de la manga del buque, tal como ésta queda definida en la Regla 2 del presente Capítulo; y

iii) extensión vertical: desde la línea base hacia arriba, sin límite;

iv) si una avería de dimensiones menores que las indicadas en los apartados i), ii) y iii) del presente párrafo originase condiciones peores en cuanto a escora o a pérdida de altura metacéntrica, en la realización de los cálculos se tomará dicha avería como hipótesis.

La inundación asimétrica deberá quedar reducida al mínimo 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, y en todo caso, cuando se instalen mandos para los dispositivos de adrizamiento transversal, deberán poder ser accionados desde encima de la cubierta de cierre. Estos dispositivos, y sus mandos, así como la escora máxima que pueda producirse antes del equilibrado, necesitarán la aprobación de la Administración. Cuando se exijan dispositivos de adrizamiento transversal, el tiempo necesario para lograr el equilibrado no excederá de 15 minutos. Se deberá facilitar al capitán del buque la información necesaria respecto de los dispositivos de adrizamiento transversal.

* En los dos valores, el que imponga requisitos más estrictos.

ii) en caso de inundación asimétrica la escora no excederá de 7 grados, si bien en situaciones especiales la Administración podrá permitir una escora adicional ocasionada por el efecto asimétrico, aunque en ningún caso exceda de 15 grados;

iii) en ningún caso se hallará sumergida la línea de margen en la fase final de la inundación. Se estima que la línea de margen puede estar sumergida en una fase intermedia de la inundación, la Administración podrá exigir que se realicen las investigaciones y se adopten las medidas que juzgue necesarias para la seguridad del buque.

* Véase "Recomendaciones de un método uniforme para determinar el momento a las disposiciones relativas al adrizado en buques de pasaje", aprobada por la Organización mediante la Resolución A.266(VIII).

g) Se facilitará al capitán los datos necesarios para que, en condiciones normales de servicio, mantenga una estabilidad al estado intacto suficiente para que el buque pueda resistir la avería crítica. Si se trata de buques que deban llevar dispositivos de adrizamiento transversal, se informará al capitán de las condiciones de estabilidad en que se han hecho los cálculos de la escora y se le advertirá que si el buque sufriese una avería en condiciones menos favorables podrá producirse una escora excesiva.

h) i) La Administración no hará ninguna concesión en cuanto a las prescripciones relativas a la estabilidad después de avería, a menos que se demuestre que, en cualquier condición de servicio, la altura metacéntrica al estado intacto es necesaria para satisfacer dichas prescripciones y no es excesiva para el servicio previsto.

ii) Sólo en casos excepcionales se permitirá una suavización en la aplicación de las prescripciones relativas a la estabilidad después de avería, y esto siempre que, a juicio de la Administración, las proporciones, la disposición y las restantes características del buque sean las más favorables para la estabilidad después de avería que de un modo práctico y razonable quepa adoptar en las circunstancias de que se trate.

Regla 3

Lestres

Quando sea necesario utilizar agua como lastre, esta no se transportará en general, en tanques destinados a combustible líquido. Los buques en los que no sea posible evitar que el agua vaya en tales tanques irán provistos de equipo separador de agua e hidrocarburos que a juicio de la Administración sea satisfactorio o de otros medios que la Administración considere aceptables para eliminar el lastre de agua con hidrocarburos.

Regla 9

Mamparos de rasel y de espacios de máquinas, túneles de ejes, etc.

a) i) Todo buque llevará un mamparo de rasel de proa de colisión que será estanco hasta la cubierta de cierre. Entre este mamparo y la perpendicular de proa mediará una distancia no inferior al 5 por ciento de la eslora del buque ni superior a 3,05 metros (10 pies) más el 5 por ciento de la eslora del buque.

ii) Si el buque tiene a proa una superestructura longitudinal considerable, sobre el mamparo de colisión habrá una prolongación estanca a la intemperie que llegue a la cubierta inmediatamente superior a la cubierta de cierre. No e

la bayoneta se le da una efectiva estanqueidad a la intemperie.

Habrá asimismo instalados un mamparo del rasel de popa, mamparos que separen el espacio de máquinas, según este modo definido en la Regla 2 del presente Capítulo, de los espacios de pasajeros y de carga situados a proa y a popa, dichos mamparos serán estancos hasta la cubierta de tierra. El mamparo del rasel de proa podrá, sin embargo, probar bayoneta por debajo de la cubierta de tierra, siempre que con ello no disminuya el grado de seguridad del buque en lo que respecta a compartimentado.

En todos los casos las bocinas irán encerradas en espacios estancos de volumen reducido. El prensaestopas de la bocina estará situado en un túnel de eje, estanco, o en un espacio estanco separado del compartimiento de la bocina y cuyo volumen sea tal que, si se inunda a causa de filtraciones producidas a través del prensaestopas, la línea de margen no quede sumergida.

Regla 10

Dobles fondos

a) Se proveerá un doble fondo que, si esto es compatible con las características de proyecto y la buena explotación del buque, llegar  desde el mamparo del rasel de proa hasta el mamparo del rasel de popa, o bien cubrirá esa distancia en el mayor trecho posible.

i) Los buques cuya eslora sea cuando menos 50 metros (165 pies) pero inferior a 61 metros (200 pies) irán provistos de un doble fondo que por lo menos se extienda desde el espacio de máquinas hasta el mamparo del rasel de proa, o hasta un punto tan cercano a este mamparo como sea posible.

ii) Los buques cuya eslora sea cuando menos de 61 metros (200 pies) pero inferior a 76 metros (249 pies) irán provistos de un doble fondo por lo menos fuera del espacio de máquinas, doble fondo que llegar  a los mamparos de los rasales de proa y de popa, o a puntos tan cercanos a estos mamparos como sea posible.

iii) Los buques cuya eslora sea igual o superior a 76 metros (249 pies) irán provistos en el centro de un doble fondo que llegue hasta los mamparos de los rasales de proa y de popa, o a puntos tan cercanos a estos mamparos como sea posible.

b) En los casos en que se exija la instalación de un doble fondo, la altura de éste será la que la Administración juzgue satisfactoria, y el forro interior se prolongará hasta los costados del buque de manera que proteja los fondos hasta la curva del pantoque. Se considerará que esta protección es suficiente si ningún punto de la línea en que se intersecan el borde exterior de la plancha marginal y la plancha del pantoque queda por debajo de un plano horizontal que pase por el punto de intersección de la cuaderna de trazado, en el centro del buque, con una línea diagonal transversal inclinada en 25 grados con respecto a la línea base y que corte ésto en un punto cuya distancia a cruj  sea igual a la mitad de la manga de trazado del buque.

c) Los pozos pequeños construidos en el doble fondo y destinados a las instalaciones de achique para bodegas y espacios similares no tendrán más profundidad que la necesaria y en ningún caso una profundidad mayor que la altura del doble fondo en el eje del buque disminuida en 457 milímetros (18 pulgadas), como tampoco deberá el pozo extenderse por debajo del plano horizontal citado en el párrafo b) de la presente Regla. Sin embargo, en los buques de hélice se permitirá que un pozo se extienda hasta el foro exterior en el extremo de popa del túnel del eje. La Administración podrá permitir otros pozos (para el aceite lubricante, v.g. bajo las máquinas principales) si estima que las disposiciones adoptadas dan una protección equivalente a la proporcionada por un doble fondo ajustado a lo estipulado en la presente Regla.

d) No será necesario instalar un doble fondo en las zonas de compartimientos estancos de dimensiones reducidas utilizados exclusivamente para el transporte de líquidos, siempre

un servicio regular dentro de los límites del viaje internacional corto, tal como ésta queda definido en la Regla nacional del Capítulo III, la Administración podrá eximir de la obligación de llevar un doble fondo en cualquier parte de buque compartimentado según un factor no superior a 0,50 si a juicio suyo la instalación de un doble fondo en dicha parte resultara incompatible con las características de proyecto y con la buena explotación del buque.

Regla 11

Asignación, mercado y registro de las líneas de carga de compartimentado

a) Para asegurar el mantenimiento del grado de compartimentado prescrito, en los costados del buque se asignará y marcará una línea de carga que corresponda al calado aprobado para el compartimentado. El buque en el que haya espacios especialmente adaptados de modo que puedan servir alternativamente para el alojamiento de pasajeros y el transporte de carga, podrá tener, si los propietarios así lo desean, una o más líneas adicionales de carga, asignadas y marcadas en correspondencia con los calados de compartimentado que la Administración pueda aprobar para las distintas condiciones de explotación.

b) Las líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas quedarán registradas en el correspondiente Certificado de seguridad para buque de pasaje, empleándose la anotación C.1 para designar la referida al transporte de pasajeros como servicio principal, y las anotaciones C.2, C.3, etc. para las relativas a las demás condiciones de explotación.

c) El francobordo correspondiente a cada una de esas líneas de carga se medirá en la misma posición y partiendo de la misma línea de cubierta que los francobordos determinados de acuerdo con el Convenio internacional relativo a líneas de carga que haya en vigor.

d) El francobordo correspondiente a cada línea de carga de compartimentado aprobada y las condiciones de servicio para las que haya sido aprobada se indicarán con claridad en el Certificado de seguridad para buque de pasaje.

e) En ningún caso podrá quedar una marca de línea de carga de compartimentado por encima de la línea de máxima carga en agua salada que determinen la resistencia del buque y/o el Convenio internacional relativo a líneas de carga que haya en vigor.

f) Sea cual fuere la posición de las marcas de líneas de carga de compartimentado, no se cargará el buque de modo que quede sumergida la marca de línea de carga apropiada para la estación y la localidad de que se trate, según determine el Convenio internacional relativo a líneas de carga de carga que haya en vigor.

g) En ningún caso se cargará el buque de modo que, cuando se encuentre en agua salada, quede sumergida la marca de línea de carga de compartimentado apropiada para el viaje y las condiciones de servicio de que se trate.

Regla 12

Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos

a) Todo mamparo estanco de compartimentado, transversal o longitudinal, estará construido de manera que sea capaz de frente, con un margen adecuado de resistencia, a la presión debida a la máxima altura de agua que podrá tener que soportar si el buque sufriese una avería y, por lo menos, a la presión debida a una altura de agua que llegue hasta la línea de margen. La construcción de estos mamparos deberá ser satisfactoria a juicio de la Administración.

b) i) Las bayonetas y los nichos de los mamparos serán estancos y tan resistentes como la parte del mamparo en que se hallen situados.

ii) Cuando haya cuadernas o bancas que atraviesen una cubierta o un mamparo estanco, la estanqueidad de tales cubiertas o mamparo dependerá de su propia estructura y sin que para lograrlo se haya empleado madera o cemento.

c) No es obligatorio probar los compartimientos principales llen ndolos de agua. Cuando no se efectúe esta prueba,

d) El rasel de proa, los dobles fondos (incluidas las quillas de cejón) y los forros interiores serán sometidos a prueba con una altura de agua ajustada a lo prescrito en el párrafo e) de la presente Regla.

e) Los tanques destinados a contener líquidos y que formen parte del compartimentado del buque serán probados en cuanto a estanqueidad con una altura de agua que llegue a la línea de máxima carga de compartimentado, o bien con la altura que corresponda a dos tercios del puntal, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de margen, en la zona de los tanques, si esta segunda altura es mayor; en ningún caso, sin embargo, será la altura de prueba inferior a 0,92 metros (3 pies) por encima de la parte superior del tanque.

f) Las pruebas a que se hace referencia en los párrafos d) y e) de la presente Regla tienen por objeto asegurar que la disposición estructural empleada a fines de subdivisión de compartimientos estancos al agua, y no deben ser consideradas como destinadas a verificar la idoneidad de ningún compartimiento para el almacenamiento de combustible líquido o para otras finalidades especiales, respecto de las cuales se podrá exigir una prueba de mayor rigor que dependerá de la altura a que pueda llegar el líquido en el tanque o en las conexiones de éste.

Regla 13

Aberturas en los mamparos estancos

a) El número de aberturas practicales en los mamparos estancos será el mínimo compatible con las características de proyecto y la buena explotación del buque. Dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre satisfactorios.

b) i) Cuando haya tuberías, imbornales, cables eléctricos, etc. instalados a través de mamparos estancos de compartimentado, se tomarán las medidas necesarias para mantener íntegra la estanqueidad de dichos mamparos.

ii) No se permitirá instalar en los mamparos estancos de compartimentado válvulas ni grifos no integrados en un sistema de tuberías.

iii) No se hará uso de plomo ni de otros materiales termosensibles en circuitos que atraviesen mamparos estancos de compartimentado donde el deterioro de estos circuitos ocasionado por un incendio afectaría a la integridad de estanqueidad de los mamparos.

c) i) No se permitirá que haya puertas, registros ni aberturas de acceso;

1) en el mamparo de colisión, por debajo de la línea de margen;

2) en mamparos transversales estancos que separen un espacio de carga de otro contiguo o de una carbonera permanente o de reserva, con las excepciones señaladas en el párrafo 1) de la presente Regla.

ii) Salvo en el caso previsto en el apartado iii) del presente párrafo, el mamparo de colisión sólo podrá estar perforado, por debajo de la línea de margen, por una tubería destinada a dar paso al fluido del tanque del rasel de proa, y a condición de que dicha tubería esté provista de una válvula de paso susceptible de ser accionada desde encima de la cubierta de cierre, con el cuerpo de la válvula asegurada al mamparo de colisión en el interior del rasel de proa.

iii) Si el rasel de proa está dividido de modo que pueda contener dos tipos distintos de líquido, la Administración podrá permitir que el mamparo de colisión sea atravesado debajo de la línea de margen por dos tuberías, ambas instaladas de acuerdo con lo prescrito en el apartado ii) del presente párrafo, siempre que a juicio de la Administración no exista una segunda tubería y que, considerado el compartimentado suplementario efectuado en el rasel de proa, se mantenga la seguridad del buque.

ii) Se tomarán las medidas oportunas, utilladas u otros medios adecuados, para que el carbón dificulte el cierre de las estancias de las carboneras.

e) En los espacios que contengan las máquinas principales y auxiliares, con inclusión de las calderas, para la propulsión y todas las carboneras no podrá haber más que una puerta en cada mamparo principal, aparte de las puertas que den a cabinas y túneles de ejes. Cuando haya instalados dos o más túneles estarán conectados por un pasadizo de comunicación. Si los ejes instalados son dos, sólo una puerta entre el espacio de máquinas y los espacios a túneles, y sólo dos puertas si los ejes son más de dos. Todas estas puertas serán de corredera y estarán de modo que su umbral quede lo más alto posible. Se instalará un dispositivo manual para accionar estas puertas desde una posición situada encima de la cubierta de cierre de haber fuera de los espacios de máquinas, si esto es compatible con la correcta disposición de mecanismo necesario.

f) i) Las puertas estancas serán de corredera, de bisagra, o bien de un tipo análogo. No se permitirán las puertas sólo aseguradas con pernos, ni las que se cierran por gravedad o accionadas por la caída de un peso.

ii) Las puertas de corredera podrán ser: solamente accionadas a mano, o bien accionadas tanto a motor como a mano.

iii) Las puertas estancas autorizadas pueden ser de las siguientes clases, por tanto, en tres clases:

Clase 1 - puertas de bisagra;

Clase 2 - puertas de corredera accionadas a mano;

Clase 3 - puertas de corredera accionadas tanto a motor como a mano.

iv) Los medios de accionamiento de cualquier puerta estanca, sea ésta del tipo accionado a motor o a mano, deberán poder cerrar la puerta con el buque escorado 15 grados a una u otra banda.

c) En todas las clases de puertas estancas se instalarán indicadores que señalen, en todas las posiciones de accionamiento desde las cuales las puertas no sean visibles, si éstas están abiertas o cerradas. Si cualquiera de las puertas estancas, sea cual fuera la clase a que pertenezca, no está instalada de modo que pueda cerrarse desde un puesto central de control, irá equipada con un medio de comunicación directa, ya sea mecánico, eléctrico, telefónico o de cualquier otro tipo apropiado, que permita al oficial de guardia ponerse rápidamente en contacto con el encargado de cerrar la puerta, según órdenes dadas de antemano.

g) Las puertas de bisagra (Clase 1) irán provistas de cierre rápido, como mecanismos de trinquete, que accionen desde ambos lados del mamparo.

h) Las puertas de corredera accionadas a mano (Clase 2) podrán ser de desplazamiento horizontal o vertical. Será posible accionar el mecanismo en la propia puerta o en ambos lados, así como también desde una posición situada encima de la cubierta de cierre, utilizando un dispositivo de manivela de rotación continua o cualquier otro tipo aprobado. Deberá suavizarse el rigor de la prescripción de accionamiento desde ambos lados si la disposición de los espacios impide darle cumplimiento. Cuando se accione un mecanismo manual, al tiempo necesario para lograr el cierre completo de la puerta, con el buque adrizado, no excederá de 90 segundos.

i) i) Las puertas de corredera de accionamiento (Clase 3) podrán ser de desplazamiento horizontal u horizontal. Cuando se requiera que una puerta sea maniobrable a motor desde un puesto central

lo cuarto de cierre automáticamente, si se le abre por mando de ubicación local después de que haya sido cerrada desde el puesto central de control, y que pueda quedar cerrada por sistemas de ubicación local que impidan su apertura desde el puesto central de control. A ambos lados del mamparo habrá manivelas de control local conectadas con el dispositivo motorizado e instaladas de manera que una persona que pase por la puerta pueda mantener ambas manivelas de la posición de apertura sin que le sea posible poner involuntariamente en funcionamiento el sistema de cierre. Las puertas de corredera accionadas a motor estarán provistas de un mecanismo manual susceptible de ser manejado a ambos lados de la propia puerta y desde una posición accesible que se halle encima de la cubierta de cierre, utilizando un dispositivo de manivela de rotación continua u otro que garantice en igual grado la seguridad y que sea de un tipo aprobado. Se proveerán medios que indiquen mediante señales acústicas que la puerta empezó a cerrarse y que seguirá haciéndolo hasta haberse cerrado por completo. La puerta tardará en cerrarse lo bastante como para que la seguridad quede garantizada.

ii) Habrá que, por lo menos dos fuentes de energía independientes con capacidades suficientes para abrir y cerrar todas las puertas sometidas a control; cada una de ellas bastará para accionar todas las puertas simultáneamente. Ambas fuentes de energía estarán controladas desde el puesto central situado en el puente y provisto de todos los indicadores necesarios para verificar que cada una de ellas puede realizar satisfactoriamente el servicio requerido.

iii) Si se utilizan medios hidráulicos de accionamiento, cada fuente de energía estará constituida por una bomba capaz de cerrar todas las puertas en no más de 60 segundos. Además, para la completa instalación habrá acumuladores hidráulicos de capacidad suficiente para accionar todas las puertas al menos tres veces, esto es, para cerrarlas, abrirlas y cerrarlas. Se utilizará un fluido que no se congele a ninguna de las temperaturas a que quepa esperar que el buque tendrá que operar.

i) Las puertas estancas de bisagra (Clase 1) que pueda haber en espacios de pasajeros y para la tripulación y en compartimientos de servicio, sólo estarán permitidas cuando se hallen por encima de una cubierta cuya care inferior, en su punto más bajo, en el costado, esté por lo menos a 2,13 metros (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de compartimentado.

ii) Las puertas estancas cuyos umbrales estén por encima de la línea de máxima carga y por debajo de la que se acaba de indicar en el apartado anterior, serán de corredera y su accionamiento podrá ser manual (Clase 2), excepto en buques destinados a viajes internacionales cortos y para los que haya estipulado un factor de subdivisión igual o inferior a 0,50, en los que todas esas puertas serán de accionamiento a motor. Cuando los troncos de acceso a espacios de carga refrigerados, y los conductos de ventilación o de tiro forzado, atraviesen más de un mamparo estanca principal de compartimentado sus puertas serán de accionamiento a motor.

k) i) Las puertas estancas que pueda haber que abrir algunas veces en la mar y cuyos umbrales se hallen por debajo de la línea de máxima carga de compartimentado, serán del tipo de corredera. Se observarán las prescripciones siguientes:

1) cuando el número de tales puertas (excluidas las de entrada a los túneles de ejes) exceda de cinco, todas ellas y las de entrada a los túneles de ejes o a los conductos de ventilación o de tiro forzado serán de accionamiento a motor (Clase 3) y podrán ser cerradas simultáneamente desde un puesto central situado en el puente.

ros debajo de la cubierta de cierre, todas las puertas citadas podrán ser de accionamiento a mano (Clase 2);

b) si en el buque hay espacios de pasa debajo de la cubierta de cierre, todas las puertas citadas serán de accionamiento mecánico (Clase 3) y podrán cerrarse simultáneamente desde un puesto central situado en el puente.

3) en todo buque en que solamente haya de tales puertas estancas y éstas den el espacio de máquinas o se hallen en el interior del mismo, la Administración podrá autorizar que ambas sean sólo de accionamiento manual (Clase 2).

ii) Si las puertas estancas de corredera que puedan abrir algunas veces en la mar con objeto de velar el carbón estén instaladas entre ciertos espacios en entrepuentes, por debajo de la cubierta de cierre, serán de accionamiento a motor de la apertura y el cierre de dichas puertas quedará registrado en el Diario de navegación emitido por la Administración.

l) i) Si a juicio de la Administración tales puertas esenciales, en los mamparos estancas que dividen espacios de carga situados en entrepuentes se deseará instalar puertas estancas cuya construcción sea satisfactoria. Estas puertas podrán ser bisagra o de corredera (con o sin ruedas), de tipo telemando. Su emplazamiento será elevado y tan distante de las chapas del for exterior como resulte posible, pero en ningún caso se hallarán sus bordes verticales exteriores a una distancia de dichas chapas que sea inferior al quinto de la manga del buque, tal como éste está definida en la Regla 2 del presente Capítulo, dándose esa distancia perpendicularmente a la longitudinal del buque, al nivel de la línea de máxima carga de compartimentado.

ii) Dichas puertas se cerrarán antes de que empiece el viaje y se mantendrán cerradas en el curso del viaje; la hora de apertura en puerto y la de cierre antes de que el buque vuelva a hacerse a la mar se registrarán en el Diario de navegación. alguna de estas puertas ha de ser accesible en el curso del viaje, estará provista de un dispositivo que impida que nadie la abra sin autorización. Cuando se proyecte instalar puertas de este tipo, el número y la disposición en que vayan a colocarse serán especialmente considerados por la Administración.

m) No se permitirá el empleo de volanchas desmontables en mamparos que los de los espacios de máquinas. Tales volanchas deberán estar siempre emplazadas en posición antes de que el buque se haga a la mar y no serán desmontadas en el curso del viaje, salvo en caso de urgente necesidad. Cuando las vuelva a colocar se tomarán las precauciones necesarias para que las juntas queden estancas.

n) Todas las puertas estancas se mantendrán cerradas en el curso de la navegación, salvo cuando haya que abrirlas para el servicio del buque así lo exija, y estarán siempre cerradas para quedar cerradas en el acto.

o) i) Cuando los troncos o túneles de acceso utilizados para comunicar el alojamiento de la tripulación con la cámara de calderas, para dar paso a las tuberías o para cualquier otro fin, atraviesen mamparos estancos transversales principales, tales troncos o túneles satisfarán las prescripciones de la Regla 16 del presente Capítulo. Como mínimo, al menos, de los extremos de cada uno de estos troncos o túneles, si se hace uso de ellos como pasadizas en la mar, se utilizará un dispositivo que sea estanca hasta una altura tal que quede por encima de la línea de margen. Para obtener acceso al otro extremo del tronco o túnel podrá utilizarse una puerta estanca tipo que determine su emplazamiento en el primer mamparo que el tronco o túnel no atraviesa. Dichos troncos o túneles no pasarán por el primer mamparo de compartimentado situado por debajo del mamparo de colisión.

aberturas en el forro exterior por debajo de la línea de margen

a) El número de aberturas practicadas en el forro exterior que será reducida al mínimo compatible con las características de proyecto y la buena explotación del buque.

b) La disposición y la eficacia de los medios de cierre utilizados para cualesquiera aberturas practicadas en el forro exterior guardarán armonía con la finalidad a que se destinan éstas y la posición que ocupan y, en términos generales, deberán satisfacer a la Administración.

c) 1) Si en un entrepuente el borde inferior de cualquiera de los portillos queda debajo de una línea trazada en el costado del buque paralelamente a la cubierta de cierre, que tenga su punto más bajo por encima de la línea de máxima carga de compartimentado, a una distancia de ésta igual al 2,5 por ciento de la manga del buque, todos los portillos de dicho entrepuente serán del tipo de cristal fijo.

ii) Todos los portillos cuyo borde inferior quede debajo de la línea de margen, salvo los que conforme a lo dispuesto en el apartado i) del presente párrafo deben ser del tipo de cristal fijo, estarán contruidos de un modo tal que nadie pueda abrirlos sin autorización del capitán.

iii) 1) Cuando en un entrepuente el borde inferior de cualquiera de los portillos a que se hace referencia en el apartado ii) del presente párrafo esté por debajo de una línea trazada en el costado del buque paralelamente a la cubierta de cierre, que tenga su punto más bajo por encima de la superficie del agua al salir el buque de cualquier puerto, a una distancia de esa superficie igual a 1,37 metros (4,5 pies) más el 2,5 por ciento de la manga del buque, todos los portillos de dicho entrepuente quedarán cerrados de manera que sean estancos y trabados, antes de que el buque se haga a la mar y no deberán abrirse hasta que el buque arribe al puerto siguiente. En la aplicación del presente apartado se podrá hacer uso de la tolerancia admitida para el caso de que el buque se halle en agua dulce cuando esto proceda.

2) Las horas en que tales portillos se abran en puerto y en que se cierran y se traben antes de que el buque vuelva a hacerse a la mar quedarán registradas en el Diario de navegación prescrito por la Administración.

3) Respecto de cualquier buque que tenga uno o más portillos emplazados de modo que las prescripciones del inciso 1) del presente apartado les sean aplicables cuando el buque esté flotando a su línea de máxima carga de compartimentado, la Administración podrá fijar el calado medio límite al que estos portillos tendrán el borde inferior por encima de la línea trazada en el costado del buque paralelamente a la cubierta de cierre y cuyo punto más bajo quede por encima de la flotación correspondiente a dicho calado medio, a una distancia de ella igual a 1,37 metros (4,5 pies) más el 2,5 por ciento de la manga del buque, con cuyo calado se permitirá por tanto que el buque se haga a la mar sin que haya habido que cerrar y trabar los citados portillos, y que éstos se puedan abrir en el curso del viaje hasta el puerto siguiente bajo la responsabilidad del capitán. En zonas tropicales, tal como éstas vengan definidas en el Convenio internacional relativo a líneas de carga que haya en vigor, este calado límite podrá ser aumentado en 305 milímetros (1 pie).

d) En todos los portillos se instalarán tapas ciegas de bisagra de acción segura, dispuestas de modo que sea posible cerrarlas y trabarlas con facilidad y firmeza, haciéndolas estancas, manovra a popa de un octavo de la eslora del buque desde

por ciegos podrán ser desmontables en circunstancias especiales, e menos que el Convenio internacional relativo a líneas de carga que haya en vigor exija que sean inamovibles. Las citadas tapas desmontables se guardarán junto a los portillos en que deben ser utilizadas.

e) Los portillos, con sus tapas, que no hayan de ser cerrados en el curso de la navegación, se cerrarán y asegurarán antes de que el buque se haga a la mar.

f) i) No se instalarán portillos en ninguno de los espacios destinados exclusivamente al transporte de carga o pasajeros.

ii) Sin embargo, podrá haber portillos en los espacios destinados al transporte alternativo de carga y pasajeros, pero estarán contruidos de un modo tal que nadie pueda abrirlos ni abrir sus tapas ciegas sin autorización del capitán.

iii) Si en dichos espacios se transporta carga, los portillos y sus tapas ciegas quedarán cerrados en forma estanca y trabados antes de efectuar la operación de carga, y tales operaciones de cierre y trabado serán registradas en el Diario de navegación prescrito por la Administración.

g) No se instalarán portillos de ventilación automática en el forro exterior, por debajo de la línea de margen, sin autorización especial de la Administración.

h) Se reducirá al mínimo el número de labores, de aguas sucias y aberturas análogas practicadas en el forro exterior, ya utilizando cada abertura para tantas tuberías de aguas sucias y conductos de otros tipos como sea posible ya recurriendo a otra modalidad satisfactoria.

i) 1) Todas las tomas y descargas practicadas en el forro exterior irán provistas de medios eficaces y accesibles que impiden la entrada accidental de agua en el buque. No se utilizará plomo ni otros materiales termosensibles para tramos de tubería de tomas o descargas situados en la parte exterior de las válvulas emplazadas en el caso, ni para tuberías destinadas a ningún otro fin, en puntos en que el deterioro de tales tuberías ocasionado por un incendio originaría un riesgo de inundación.

ii) 1) Exceptuando lo estipulado en el apartado del presente párrafo, toda descarga separada que arrancando de espacios situados debajo de la línea de margen atravesase el forro exterior, estará provista de una válvula automática de retención carente de tal dispositivo y de las cuales la que ocupa la posición más elevada esté situada por encima de la línea de máxima carga de compartimentado, de modo que siempre resulte accesible a fines de examen en circunstancias normales de servicio, y sea de un tipo tal que en posición normal esté cerrado.

2) Cuando se instale una válvula dotada de medios positivos de cierre, su posición de accionamiento, situada por encima de la cubierta de cierre, será siempre fácilmente accesible, y se contrará con indicadores que señalen si la válvula está abierta o cerrada.

iii) Las tomas de mar y descargas, principales y auxiliares, que comuniquen con máquinas, estarán provistas de grifos y válvulas fácilmente accesibles e intercaladas entre las tuberías y el forro exterior o entre las tuberías y las cajas fijadas al forro exterior.

j) i) Los portalones y las portas de carga y de carbón instalados por debajo de la línea de margen tendrán la debida resistencia. Deberán quedar cerrados y asegurados en forma estanca antes de que el buque se haga a la mar y permanecerán cerrados en el curso de la navegación.

- 11) En ningún caso estarán situadas estas aberturas de modo que su punto más bajo quede por debajo de la línea de máxima carga de compartimentado.
- 1) La abertura interior de cada vertedor de cenizas, basuras, etc., irá provista de una tapa eficaz.
- 11) Si estas aberturas interiores están situadas por debajo de la línea de margen, la tapa citada será estanca y, además, en el vertedor habrá una válvula automática de retención colocada en lugar accesible, por encima de la línea de máxima carga de compartimentado. Cuando no se esté haciendo uso del vertedor, tanto la válvula como la tapa permanecerán cerradas y aseguradas.

Regla 15

Construcción y pruebas iniciales de puertas estancas, portillos, etc.

- 1) El diseño, los materiales y la construcción de todas las puertas estancas y de los portillos, portelones, portas de carga y de carbonero, válvulas, tuberías y vertedores de cenizas y de basuras a que se hace referencia en las presentes Reglas, deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.
- 11) El marco de las puertas estancas verticales no tendrá en su parte inferior ninguna ranura en la que pueda acumularse suciedad que impide que la puerta se cierre perfectamente.
- 111) Todos los grifos y válvulas de las tomas de mar y descargas situadas por debajo de la cubierta de cierre, y todos los accesorios emplazados en la parte exterior de dichos grifos y válvulas, serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No se utilizarán hierro de fundición común ni otros materiales análogos.

Regla 16

Construcción y pruebas iniciales de cubiertas estancas, troncos estancos, etc.

- b) Cuando sean estancos, las cubiertas y los troncos, túneles, quillas de cajón y conductos de ventilación tendrán una resistencia igual a la de los mamparos estancos situados a su mismo nivel. Los medios empleados para hacer estancos esos troncos y las medidas tomadas para cerrar las aberturas que pueda haber en ellos habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración. Los conductos de ventilación y los troncos, estancos, llevarán cuando menos a la cubierta de cierre.
- b) Terminada su construcción, las cubiertas estancas serán sometidas a prueba con una manguera o bien inundándolas, y los troncos, túneles y conductos de ventilación, a una prueba con manguera.

Regla 17

Integridad de estanqueidad por encima de la línea de margen.

- a) La Administración podrá exigir que se tomen las medidas razonables y prácticas que quepa adoptar para limitar la posibilidad de que el agua entre y se extienda por encima de la cubierta de cierre. Entre estas medidas podrá figurar la instalación de mamparos parciales o de bulércamas. Cuando se instalen mamparos bulércamas en la cubierta de cierre, por encima de mamparos principales de compartimentado o en las inmediaciones de éstos, irán unidos al caso y a la cubierta de cierre por conexiones estancas, a fin de restringir el flujo del agua a lo largo de la cubierta cuando el buque esté sometido a causa de una avería. Si el mamparo estanco parcial no está en la misma vertical que el mamparo que tenga debajo, se deberá dar una eficaz estanqueidad a la cubierta que los separa.
- b) La cubierta de cierre u otra situada encima de aquella serán estancas a la intemperie en el sentido de que, hallándose la cubierta a un estado normal, el agua no pueda penetrar

a la intemperie tendrán brazos de altura y resistencia suficientes y estarán provistas de medios eficaces que permitan cerrarlas rápidamente haciéndolas estancas a la intemperie. Se instalarán las portas de desagüe, las amuradas abiertas y/o los imbornales necesarios para evacuar rápidamente el agua de la cubierta de intemperie, sean cuales fueren las condiciones meteorológicas.

c) Los portillos, portelones, portas de carga y carboneros y otros medios de cierre de las aberturas practicadas en el forro exterior por encima de la línea de margen responderán a una concepción y una construcción eficientes y tendrán resistencia suficiente, considerados los espacios en que vayan instalados y su posición con respecto a la línea de máxima carga de compartimentado.

d) Todos los portillos de los espacios situados debajo de la cubierta inmediatamente superior a la cubierta de cierre irán provistos de tapas interiores ciegas, dispuestas de modo que fácil y eficazmente puedan quedar cerradas y aseguradas de manera estanca.

Regla 18

Disposición del circuito de achique en buques de pasaje

a) Todo buque irá equipado con una eficiente instalación de achique que permita bombear y agotar, en todas las situaciones en que resulte posible después de sufrido un accidente, y no se halle el buque arizado o escorado, cualquier compartimentado estanco no destinado permanentemente a contener combustible líquido o agua. A este fin se necesitarán generalmente conductos laterales de aspiración, salvo en compartimientos estrechos situados en los extremos del buque, en los que cabrá considerar que basta con un solo conducto de aspiración. En compartimientos de configuración poco corriente podrán ser necesarios conductos de aspiración suplementarios. Se tomarán las medidas oportunas para que en el compartimento de que se trate el agua pueda llegar a las tuberías de aspiración. Si la Administración estima que la provisión de medios de agotamiento en determinados compartimientos puede resultar contraproducente, podrá permitir que no se efectúe tal provisión, siempre que los cálculos realizados de acuerdo con las condiciones estipuladas en la Regla 7 b) del presente Capítulo demuestren que la seguridad del buque no disminuirá. Se instalarán medios eficientes para evacuar el agua de las bodegas refrigeradas.

b) 1) Todo buque estará provisto de un mínimo de tres bombas motorizadas conectadas al colector de achique; una de ellas podrá ir acoplada a la máquina propulsora. Cuando el coeficiente de criterio sea igual o superior a 30, se instalará además una bomba motorizada independiente.

ii) En el cuadro dado a continuación se resume lo prescrito en este sentido:

	Inferior a 30	Igual o superior a 30
Bomba accionada por la máquina principal (reemplazable por una bomba independiente)	1	1
Bombas independientes	2	3

iii) Las bombas para aguas sucias, las de lestrado y las de servicios generales podrán ser consideradas como bombas de sentina motorizadas independientes, siempre que vayan provistas de las necesarias conexiones con la instalación de achique.

b) Siempre que sea posible, las bombas de sentina motorizadas irán en distintos compartimientos estancos, dispuestos de modo que una misma avería no pueda ocasionar rápidamente la inundación de todos ellos. Si las máquinas y las calderas se hallan en dos o más compartimientos estancos las bombas disponibles para el servicio de achique quedarán recartidas, dentro de lo posible, entre dichos compartimientos.

d) En los buques de eslora igual o superior a 91,5 metros (300 pies) o cuyo coeficiente de criterio sea igual o superior a 30, se tomarán las medidas necesarias para que por lo menos se disponga de una bomba motorizada que quepa utilizar en todas las circunstancias ordinarias en que el buque puede inundarse hallándose a la intemperie.

o debajo de carbonaras o de tanques de mienta de combustible líquido, y en es calderas o de máquinas, con inclusión de los espacios en que se hallen los tanques de alimentación o los grupos de bombas de combustible o de otro material aprobado.

- ii) las bombas y sus fuentes de energía estén reprimidas a lo largo de la eslora del buque de un modo tal que, sean cuales fueren las condiciones de inundación que el buque deba poder afrontar, que se utilizar cuando menos una bomba situada en un compartimiento indemne.

Excepciones las bombas adicionales que puedan ir instaladas para los compartimientos de los rosales, cada una de las bombas de sentina prescritas estará dispuesta de modo que aspire agua de cualquiera de los espacios que en cumplimiento de lo prescrito en el párrafo e) de la presente Regla ser agotadas.

- i) Toda bomba de sentina motorizada será capaz de imprimir al agua una velocidad no inferior a 122 metros (400 pies) por minuto en el colector de achique prescrito. Las bombas de sentina motorizadas independientes, situadas en espacios de máquinas, estarán provistas de conductos de aspiración directa en dichos espacios de máquinas, aunque no se exigirán más de dos de tales conductos en un mismo espacio. Cuando haya instalados dos o más de dichos conductos, el menos uno estará a babar y otro a estribor. La Administración podrá exigir que las bombas de sentina motorizadas independientes situadas en otros espacios tengan conductos de aspiración directa separados. Los conductos de aspiración directa estarán convenientemente dispuestos y los instalados en un espacio de máquinas tendrán un diámetro no menor que el prescrito para el colector de achique.

- ii) En la cámara de calderas de los buques que quemaban carbón no se instalará, además de los conductos de aspiración prescritos en la presente Regla, una tubería flexible de aspiración, de diámetro adecuado y longitud suficiente, susceptible de ser conectada a la aspiración de una bomba motorizada independiente.

- i) Tanto el conducto o de los conductos de aspiración directa prescritos en el párrafo f) de la presente Regla, en el espacio de máquinas habrá un conducto de aspiración directa que arrancando de la bomba principal de circulación llegue al nivel de desagüe del espacio de máquinas, y que esté provisto de una válvula de retención. El diámetro de este conducto será por lo menos igual a dos tercios del diámetro del orificio de admisión de la bomba, si el buque lo es de vapor, o igual al del orificio de admisión de la bomba, si se trata de una motonave.

- ii) Cuando a juicio de la Administración la bomba principal de circulación no sea idónea para ese fin, se instalará un conducto de emergencia de aspiración directa que vaya desde la mayor bomba motorizada independiente de que se dispone hasta el nivel de desagüe del espacio de máquinas; el diámetro de este conducto será igual al del orificio principal de admisión de la bomba que se utilice. La capacidad de la bomba así conectada superará a la de una de las bombas de sentina exigidas, en una medida que a juicio de la Administración sea satisfactoria.

- iii) Los vástagos de las tomas de mar y de las válvulas de aspiración directa se prolongarán hasta un nivel que rebase claramente el del piso de la cámara de máquinas.

- iv) Cuando se utilice o se pueda utilizar carbón como combustible y entre las máquinas y las calderas no haya ningún mamparo estanco, desde cada bomba de circulación ajustada a lo dispuesto en el párrafo i) del presente párrafo se instalará una descarga directa al mar, o bien una derivación que conduzca a la descarga de la bomba.

- i) Las tuberías de las bombas prescritas para agotar los espacios de carga o de máquinas serán completamente distintas de las que se puedan utilizar para llenar o vaciar los espacios en que se transporta agua o combustible líquido.

El diámetro del colector de achique será calculado por las fórmulas dadas a continuación, si bien el diámetro interior real de dicho colector podrá ser el del siguiente diámetro más próximo que la Administración juzgue conveniente.

$$d = 1,62 \sqrt{L(B + D) + 25}$$

donde: d = diámetro interior del colector de achique, en milímetros; L y B son, expresadas en metros, la eslora y la manga del buque, como éstas quedan definidas en la Regla 2 del presente Capítulo, y

D = puntal de trazado del buque, medido hasta la cubierta de cierre, en metros;

o bien

$$d = \frac{L(B + D)}{2.500} + 1$$

donde: d = diámetro interior del colector de achique, en pulgadas; L y B son, expresadas en pies, la eslora y la manga del buque, tal como éstas quedan definidas en la Regla 2 del presente Capítulo, y

D = puntal de trazado del buque, medido hasta la cubierta de cierre, en pies.

El diámetro de las tuberías de sentina ramificadas será determinado aplicando las normas que le Administración establece.

- j) La disposición del sistema de bombeo del agua de sentina y de lastre será tal que el agua no pueda pasar del mar a los tanques de lastre a los espacios de carga o de máquinas de un compartimiento a otro. Se tomarán medidas especiales para impedir que en ningún tanque profundo que tenga conexión con las instalaciones de achique y lastre penetre inadvertidamente agua del mar cuando el tanque contenga carga, o que sea vaciado a través de un ramal de sentina cuando contenga lastre de agua.

- k) Se tomarán las medidas necesarias para evitar la inundación de un compartimiento servido por una tubería de aspiración de sentina en el caso de que ésta se rompa, o se averie de algún otro modo en otro compartimiento a causa de abarrotamiento de varada. A tal fin, cuando en cualquier punto de un tubo que inferior a un quinto de la manga de éste (medida en distancia perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la línea de máxima carga de compartimentado), o en una quilla de cajón, irá provista de una válvula de retención en el compartimiento en el que se encuentre el extremo de aspiración.

- l) Todas las cajas de distribución, las válvulas y los grifos conectados a la instalación de achique ocuparán posiciones que en circunstancias normales sean siempre accesibles. Estarán dispuestos de modo que, si se produce una inundación, una de las bombas de sentina pueda funcionar en cualquier compartimiento; además, la avería de una bomba o de la tubería que conecta ésta al conector de achique, o de la zona que queda entre el costado y una línea trazada a una distancia de éste igual a un quinto de la manga del buque, no deberá dejar fuera de servicio la instalación de achique. Si no hay más que un sistema de tuberías común a todas las bombas, los grifos y válvulas necesarios para controlar los conductos de aspiración de sentina deberán poder ser accionados desde un punto situado encima de la cubierta de cierre. Cuando además de la instalación principal de achique exista otra de emergencia para el mismo fin, ésta será independiente de aquella e irá dispuesta de modo que una bomba pueda operar en cualquier compartimiento si se produce una inundación; en este caso sólo será preciso que los grifos y válvulas necesarios para el funcionamiento de la instalación de emergencia puedan ser accionados desde un punto situado encima de la cubierta de cierre.

- m) Todos los grifos y válvulas citados en el párrafo l) de la presente Regla que puedan ser accionados desde un punto situado encima de la cubierta de cierre llevarán

andos; en la posición en que haya que manejarlos, claramente marcados y provistos de indicadores que señalen si dichos grifos y válvulas están abiertos o cerrados.

Regla 19

Información sobre estabilidad para buques de pasaje y buques de carga*

a) Todo buque de pasaje o de carga será sometido, ya termine de su construcción, a una prueba destinada a determinar los elementos de su estabilidad. Se facilitará al capitán toda la información que necesite para obtener de modo rápido y sencillo una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en diversas condiciones de servicio, enviándose un ejemplar también a la Administración.

b) Si un buque experimenta alteraciones que afecten a la información sobre estabilidad facilitada al capitán, se hará llegar a éste también información con las oportunas correcciones. Si es necesario, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad.

c) La Administración podrá autorizar que respecto de un determinado buque se prescinda de esta prueba de estabilidad siempre que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y que a juicio de la Administración sea posible, partiendo de estos datos, obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque no sometido a prueba.

d) La Administración podrá asimismo autorizar que respecto de un determinado buque o de una clase de buques especialmente proyectados para el transporte de líquidos o de mineral a granel se prescinda de la prueba de estabilidad, si la referencia a datos existentes para buques análogos indica claramente que las proporciones y la disposición del buque harán que haya una altura metacéntrica en todas las condiciones de carga probables.

Véase "Recomendación de estabilidad al estado intacto para buques de pasaje y de carga de menos de 100 metros de eslora" aprobada por la Organización mediante la Resolución A.167(ES IV) y Emendaciones a esta Recomendación aprobadas por la Organización mediante la Resolución A.206(VII).

Regla 20

Planos para control de averías

Se tendrán, expuestos de modo permanente, para orientación del oficial a cuyo cargo esté el buque, planos que indiquen claramente, respecto de todas las cubiertas y bodegas, los mamparos límite de los compartimentos estancos, las aberturas practicadas en ellos, con sus medios de cierre y la ubicación de los mandos correspondientes, y qué medidas pueden adoptarse para cargar cualquier escora ocasionada por inundación. Además se facilitará a los oficiales del buque folletos en los que figure esa información.

Regla 21

Mantenimiento, y accionamiento e inspección periódicos de puntos estancos, etc.

a) La presente Regla es de aplicación a los buques nuevos y a los buques existentes.

b) Periódicamente se realizarán ejercicios de accionamiento de puntos estancos, portillos, válvulas y mecanismos de cierre de bodegas, vertedores de benzinas y vertedores de bauxita. En los buques cuya duración de viaje exceda de una semana, antes de la salida de puerto se llevará a cabo un ejercicio completo; luego, en el curso del viaje se realizarán otros, a razón de cuando menos uno por semana. En todos los buques se accionarán a diario todas las puertas estancas de funcionamiento mecánico y las de bisagra situadas en los mamparos transversales principales que se utilizan en la mar.

c) 1) Las puertas estancas y todos los mecanismos y los indicadores relacionados con ellas, todas las válvulas cuyo cierre sea necesario para hacer estanco un compartimiento y todas las válvulas de cuyo accionamiento dependa el funcionamiento de las interconexiones para control de averías, serán inspeccionados periódicamente en la mar; al menos, una vez por semana.

2) Tales válvulas, puertas y mecanismos irán marcados de modo apropiado, a fin de que puedan ser utilizados con la máxima seguridad.

Anotaciones en el Diario de navegación

a) La presente Regla es de aplicación a los buques nuevos y a los buques existentes.

b) Las puertas de bisagra, tapas desmontables, los portillos, portales, portas de carga y de carbonero y demás aberturas que en cumplimiento de lo prescrito en las presentes Reglas deban mantenerse cerradas en el curso de la navegación, se cerrarán antes de que el buque se haga a la mar. Las horas en que fueran cerradas y abiertas (si esto último está permitido por las presentes Reglas) quedarán registradas en el Diario de navegación prescrito por la Administración.

c) En el Diario de navegación quedará constancia de todos los ejercicios e inspecciones prescritos en la Regla 21 del presente Capítulo, con referencias explícitas a cualesquiera defectos que hayan podido ser descubiertos.

PARTE C - MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS*

(La Parte C es aplicable a los buques de pasaje y a los buques de carga)

Regla 23

Generalidades

a) Las instalaciones eléctricas de los buques de pasaje serán tales que:

- i) los servicios esenciales para la seguridad sean mantenidos en las diversas situaciones de emergencia; y
- ii) la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del buque frente a riesgos de naturaleza eléctrica esté garantizada.

b) Los buques de carga deberán cumplir con lo dispuesto en las Reglas 26, 27, 28, 29, 30 y 32 del presente Capítulo.

*Véase "Recomendación sobre medidas de seguridad para cámaras de maquinaria de buques de carga que periódicamente no lleven tripulación cuando entiendo que dichas medidas complementan las normalmente necesarias para una sala de máquinas tripulada" aprobada por la Organización mediante la Resolución A.211(VII).

Regla 24

Fuente de energía eléctrica principal en los buques de pasaje

a) Todo buque de pasaje en el que la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares indispensables para la propulsión y la seguridad, disponga de dos grupos electrógenos principales cuando menos. La energía generada por estos grupos será tal que cuando uno de ellos se pare, sea posible asegurar el funcionamiento de los servicios a que se hace referencia en la Regla 23 a) i) del presente Capítulo.

b) En los buques de pasaje en que sólo exista una central generatriz principal, el cuadro de distribución principal estará situado en la misma zona principal de contención de incendios. Cuando exista más de una central generatriz principal se permitirá que haya un solo cuadro de distribución principal.

Regla 25

Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de pasaje

a) Por encima de la cubierta de cierre y fuera de los espacios calientes de máquinas habrá una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia. Su ubicación con respecto a la fuente o a las fuentes principales de energía eléctrica será tal que, de modo que a juicio de la Administración sea satisfactorio, garantice que un incendio o cualquier otro accidente sufrido en el espacio de máquinas, tal como éste queda definido en la Regla 2 b) del presente Capítulo, no dificultará el suministro ni la distribución de energía para casos de emergencia. No estará situada a proa del mamparo de colisión.

b) La energía disponible será suficiente para alimentar todos los servicios que a juicio de la Administración sean necesarios.

...jeras y de la tripulación, dando la consideración debida a los servicios que puedan tener que funcionar simultáneamente. Se prestará una atención especial al alumbrado de emergencia para los puestos de embarco en botes salvavidas, tanto en cubierta como fuera de los costados, y para todos los pasillos, escaleras y salidas, así como en los espacios de máquinas y en los puestos de control, tal como éstos quedan definidos en la Regla 3 r) del Capítulo II-2, y a las necesidades de la bomba de los rociadores, luces de navegación y lámpara de señales diurnas, si su funcionamiento depende de la principal fuente de energía eléctrica. La energía deberá bastar para un período de 36 horas, aunque en el caso de buques que regularmente realicen viajes de duración corta la Administración podrá aceptar un suministro menor si a juicio suyo queda garantizado el mismo grado de seguridad.

c) La fuente de energía de emergencia podrá ser:

- i) un generador accionado por un motor apropiado, con alimentación independiente de combustible y un sistema de arranque aprobado; el punto de inflamación del combustible utilizado deberá darse a una temperatura no inferior de 430C (1100F); o bien
- ii) una batería de acumuladores que pueda contener la carga de emergencia sin necesidad de recarga y sin experimentar una caída excesiva de tensión.

d) i) Cuando la fuente de energía de emergencia sea un generador se deberá instalar una fuente temporal de energía de emergencia constituida por una batería de acumuladores de capacidad suficiente para:

- 1) dar alumbrado de emergencia ininterrumpidamente durante media hora;
- 2) cerrar las puertas estancas (si son de accionamiento eléctrico) aunque no forzadamente todas a la vez;
- 3) hacer funcionar los indicadores (si son de accionamiento eléctrico) que señalen si las puertas estancas de accionamiento mecánico están abiertas o cerras; y
- 4) hacer funcionar los dispositivos de señales acústicas (si son de accionamiento eléctrico) que avisen de que las puertas estancas de accionamiento mecánico están a punto de cerrarse.

La instalación será tal que la fuente temporal de energía de emergencia entre en acción automáticamente si el suministro eléctrico principal falla.

- ii) Cuando la fuente de energía de emergencia esté constituida por una batería de acumuladores se tomarán las medidas necesarias para garantizar que el alumbrado de emergencia entre automáticamente en acción si falla el suministro principal de alumbrado.

e) En el espacio de máquinas de preferencia en el cuadro de distribución principal, se instalará un indicador que señale si alguna batería de acumuladores instalada de conformidad con lo dispuesto en la presente Regla se está descargando.

f) i) El cuadro de distribución correspondiente a la fuente de energía de emergencia será instalado tan cerca de éste como resulte posible.

- ii) Cuando la fuente de energía de emergencia esté constituida por un generador, su cuadro de distribución estará situado en el mismo espacio que ella, a menos que esto entorpezca el buen funcionamiento del cuadro.

iii) Ninguna de las baterías de acumuladores instaladas de conformidad con lo dispuesto en la presente Regla quedará situada en el mismo espacio que el cuadro de distribución de emergencia.

- iv) La Administración podrá permitir que en condiciones normales de funcionamiento el cuadro de distribución de emergencia esté alimentado por el cuadro de distribución principal.

g) La completa instalación de emergencia quedará montada de modo que funcione aún cuando el buque tenga una escora de 22,5 grados y/o un ángulo de asiento de 10 grados.

h) Se tomarán las medidas necesarias para verificar en pruebas periódicas la fuente de energía de emergencia y, si la hubiere

...de los dispositivos automáticos.

Fuente de energía eléctrica de emergencia para carga

a) Buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 5.000 toneladas

- i) En los buques de carga de arqueo bruto inferior a 5.000 toneladas habrá una fuente automática de emergencia instalada en una posición que la Administración juzgue satisfactoria, por encima de la cubierta superior y fuera de los guardas de las máquinas, de manera que su funcionamiento no se vea afectado si se produce un incendio u otro accidente que haga que la instalación eléctrica principal falle.

- ii) La energía disponible será suficiente para todos los servicios que a juicio de la Administración sean necesarios, en una situación de emergencia, dando la consideración debida a los servicios que puedan tener que funcionar simultáneamente. Se dará una atención especial:

- 1) al alumbrado de emergencia para todos los puestos de embarco en botes salvavidas, tanto en cubierta como fuera de los costados, y para todos los pasillos, escaleras y salidas, así como en el espacio de máquinas principales y en el espacio del grupo electrógeno principal, en el cuarto de navegación y en el cuarto de derrota;
- 2) al sistema general de alarma; y
- 3) a las luces de navegación, si son de accionamiento eléctrico, y a la lámpara de señales diurnas, si su funcionamiento depende de la fuente de energía eléctrica principal.

Podrá haber energía para un abastecimiento de emergencia durante un período de 6 horas.

iii) La fuente de energía de emergencia podrá ser:

- 1) una batería de acumuladores que pueda contener la carga de emergencia sin necesidad de recarga y sin experimentar una caída excesiva de tensión o bien
- 2) un generador accionado por un motor apropiado con alimentación independiente de combustible y un sistema de arranque que a juicio de la Administración sea satisfactorio. El punto de inflamación del combustible utilizado deberá darse a una temperatura no inferior de 430C (1100F).

- iv) La completa instalación de emergencia quedará montada de modo que funcione aún cuando el buque tenga una escora de 22,5 grados y/o un ángulo de asiento de 10 grados.

- v) Se tomarán las medidas necesarias para verificar en pruebas periódicas la completa instalación de emergencia.

b) Buques de carga de arqueo bruto inferior a 5.000 toneladas

- i) En los buques de carga de arqueo bruto inferior a 5.000 toneladas habrá una fuente automática de emergencia instalada en una posición que la Administración juzgue satisfactoria y que tenga capacidad suficiente para asegurar el funcionamiento de los puestos de arriado y los de estiba de los botes y balsas salvavidas prescritos en los apartados ii) del párrafo a) y ii) y iii) del párrafo b) de la Regla 19 del Capítulo III, y para los demás servicios que la Administración considere necesarios, prestando la debida atención a lo dispuesto en la Regla 18 del Capítulo III.

- ii) Deberá haber energía para un abastecimiento de emergencia durante un período de tres horas, cuando el buque tenga una escora de 22,5 grados y/o un ángulo de asiento de 10 grados.

- iii) Los buques aquí considerados deberán cumplir también a lo dispuesto en los apartados iv) y v) del párrafo a) de la presente Regla.

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

a) Buques de pasaje y buques de carga

- 1) 1) Todas las partes metálicas descubiertas de máquinas o equipo eléctricos no destinados conducir corriente, pero que a causa de un defecto puedan conducirla, deberán estar puestas a masa (al casco); y todas las partes eléctricas estarán contruidas e instaladas de modo que no haya riesgo de lesiones corporales en su manejo normal.
- 2) Las armazones metálicas de todas las lámparas portátiles eléctricas, herramientas del mismo tipo y aparatos análogos suministrados como parte del equipo del buque y cuya clasificación de régimen exceda del voltaje de seguridad que la Administración fije, deberán estar puestas a masa (al casco) por medio de un conductor idóneo, a menos que se tomen medidas de precaución equivalentes, como son la utilización de un aislamiento doble o de un transformador aislador. La Administración podrá exigir precauciones especiales complementarias para el empleo de lámparas y herramientas eléctricas y aparatos análogos en espacios húmedos.

11) Los cuadros de distribución principales y de emergencia estarán dispuestos de modo que resulten fácilmente accesibles, tanto por delante como por detrás, 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. Deberá haber esterillas o enjaretadas sólidas en las partes frontal y posterior donde se estime que son necesarios. No se instalarán en la cara frontal de ningún cuadro de distribución o panel de control las partes descubiertas conductoras cuya tensión, en relación a la masa (al casco) exceda de la que la Administración fijará.

iii) 1) Cuando se utilice el sistema de distribución con retorno por el casco se adoptarán precauciones especiales, que la Administración habrá de considerar satisfactorias.

2) En los buques tanque no se hará uso del retorno por el casco.

iv) 1) Todos los forros metálicos y blindajes de los cables deberán ser eléctricamente continuos y estar puestas a masa (al casco).

2) Cuando los cables no llaven forro metálico ni blindaje y existe el peligro de que un fallo de naturaleza eléctrica origine un incendio, la Administración exigirá que se tomen las oportunas precauciones.

v) Los accesorios de alumbrado estarán dispuestos de modo que no se produzcan aumentos de temperatura perjudiciales para los cables ni el calentamiento excesivo del material circundante.

vi) La sujeción dada a los cables será tal que evite el desgaste por fricción y otros deterioros.

vii) Cada uno de los distintos circuitos estará protegido contra cortocircuitos, como lo estará contra sobrecargas, salvo por lo que respecta a la aplicación de la Regla 30 del presente Capítulo o a casos en que la Administración conceda una exención. La intensidad de régimen de cada circuito vendrá indicada de modo permanente, así como la clasificación o el reglaje del adecuado dispositivo de protección contra sobrecargas.

viii) Las baterías de acumuladores irán convenientemente alojadas y los compartimientos destinados principalmente a contenerlas responderán a una buena construcción y estarán ventilados con eficiencia.

i) Los sistemas de distribución estarán dispuestos de modo que un incendio declarado en cualquier principal de contención de incendios no impida el desarrollo de los servicios esenciales. Se considerará satisfactoria esta prescripción cuando una zona principal de contención de cables de alimentación principales y los generadores atraviesen una zona cualquiera bien separados entre sí, tanto vertical u horizontalmente, en la mayor medida posible.

ii) Los cables eléctricos serán de un tipo piloto que a juicio de la Administración es satisfactorio. En determinados espacios de la Administración podrá exigirse además otro tipo de protección para los cables eléctricos con miras a impedir incendios y explosión.

iii) En los espacios en que pueda esperarse la existencia de mezclas gaseosas inflamables no se instalará ningún equipo eléctrico, a menos que sea de un tipo que no pueda inflamarse la mezcla, como por ejemplo con un equipo antideflagrante.

iv) Todo circuito de alumbrado instalado en una cabina o en una bodega estará provisto de un interruptor aislador situado fuera de estos espacios.

v) Las uniones de todos los conductores, excepto las realizadas en circuitos de comunicación bajo voltaje, se efectuarán sólo en los puntos de conexión o de derivación. Todos estos o los dispositivos de cableado utilizados ponderarán una construcción que evite que ellos se propaguen el fuego. Cuando haya riesgo de explosión se seguirá un procedimiento que permita conservar las propiedades mecánicas y eléctricas primitivas del cable.

vi) La disposición de los sistemas de cableado y de comunicaciones interiores esencialmente para la seguridad y para los sistemas de alarma en emergencia será tal que evite cocinas, máquinas y otros espacios cerrados en los que exista un grave riesgo de incendio, excepto en los casos en que sea necesario, para establecer comunicación con dichos espacios o poder hacer llegar a su interior. En buques cuyas características de construcción y reducidas dimensiones satisficieran esta prescripción se tomará en cuenta que la Administración habrá de considerar satisfactorias, que aseguren una firme protección en relación con los citados sistemas de comunicación cuando éstos atraviesen cocinas, espacios, cuartos y otros espacios cerrados en los que exista un grave riesgo de incendio.

c) Buques de carga solamente

En ningún compartimiento asignado principalmente de acumuladores se instalarán dispositivos que conduzcan arcos eléctricos, salvo que se trate de dispositivos antideflagrantes.

Regla 28

Marcha atrás.

a) Buques de pasaje y buques de carga

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

b) Buques de pasaje solamente

En el reconocimiento inicial que del buque se quedará demostrado la aptitud de la maquinaria por sentirse del empuje de la hélice en un tiempo adecuado a las condiciones normales de maniobra, para que el buque, a su velocidad máxima de servicio en marcha avante, no pierda velocidad.

Regla 29

Aparato de gobierno

a) Buques de pasaje y buques de carga

1) Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un aparato de gobierno auxiliar. A juicio de la Administración será satisfactorio...

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 macha del timón habrán sido diseñados de modo que no sufran avería a la velocidad máxima de marcha atrás.

El aparato de gobierno auxiliar tendrá la resistencia necesaria para permitir el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y podrá entrar rápidamente en acción en caso de emergencia.

Si el timón es de accionamiento mecánico, la posición exacta en que se encuentre deberá aparecer indicada en el puesto de gobierno principal.

Véase "Recomendación sobre mecanismo de dirección para grandes buques", aprobada por la Organización mediante la Resolución A.210(VII).

b) Buques de pasaje solamente

1) El aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 350 a una banda hasta otra de 350 a la banda opuesta, con el buque navegando a su velocidad máxima de servicio en marcha avante. Se podrá cambiar el timón en 28 segundos, a la velocidad máxima de servicio, desde una posición de 350 a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 300 a la banda opuesta.

El aparato de gobierno auxiliar deberá ser de accionamiento mecánico en todos los casos en que la Administración exija una macha de timón cuyo diámetro, a la altura de la caña, exceda de 228,6 milímetros (9 pulgadas).

Cuando los servomotores del aparato de gobierno principal, con las conexiones correspondientes, vayan instalados por duplicado de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, y para uno de dichos servomotores permito al aparato de gobierno satisfacer lo dispuesto en el apartado i) del presente párrafo, no será necesario exigir un aparato de gobierno auxiliar.

Cuando la Administración exija que la macha del timón tenga un diámetro de más de 228,6 milímetros (9 pulgadas) a la altura de la caña, no deberá contar con un puesto de gobierno secundario, concluido en una posición que a juicio de la Administración sea satisfactoria. Los sistemas de telegobierno instalados en los puestos principal y secundario de gobierno estarán dispuestos de modo que la Administración considere satisfactorio, en el sentido de que si falla uno de ellos no desaparezca la posibilidad de seguir gobernando el buque con el otro.

Se instalarán medios que la Administración considere satisfactorios para permitir la transmisión de órdenes desde el puente al puesto de gobierno secundario.

c) Buques de carga solamente

1) El aparato de gobierno auxiliar será del tipo de accionamiento mecánico en los casos en que la Administración exija que la macha del timón tenga un diámetro de más de 355,6 milímetros (14 pulgadas) a la altura de la caña.

11) Cuando los servomotores del aparato de gobierno, con las conexiones correspondientes, vayan instalados por duplicado de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, y cada uno de dichos servomotores satisfaga lo dispuesto en el apartado iii) del párrafo a) de la presente Regla, no será necesario exigir un aparato de gobierno auxiliar, con tal de que los servomotores y las conexiones duplicadas que funcionen conjuntamente satisfagan lo dispuesto en el apartado ii) del párrafo a) de la presente Regla.

Regla 30

Aparatos de gobierno eléctricos y electrohídráulicos

a) Buques de pasaje y buques de carga

En un emplazamiento que la Administración considere satisfactorio se instalarán indicadores del funcionamiento de los aparatos que accionan los aparatos de gobierno eléctricos y electrohídráulicos.

b) Buques de pasaje (sea cual fuere su arqueo) y buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 5.000 toneladas

1) Los aparatos de gobierno eléctricos o electrohídráulicos estarán servidos por dos circuitos alimentados desde el cuadro de distribución principal. Estos circuitos podrán pasar por el cuadro de distribución de emergencia, dado que éste exista. Cada circuito tendrá la capacidad necesaria para alimentar todos los motores que normalmente se conectados a él y que funcionen simultáneamente. Si en el compartimiento del aparato de gobierno hay instalados dispositivos de permutación que permitan a uno u otro circuito alimentar cualquier motor o combinación de motores, la capacidad de cada circuito deberá bastar para las condiciones de carga más extremas. La separación dada entre ambos circuitos en toda su longitud será la máxima posible.

11) Estos circuitos y motores estarán protegidos automáticamente contra cortocircuitos.

c) Buques de carga de arqueo bruto inferior a 5.000 toneladas

1) Los buques de carga en los que la única fuente de energía sea eléctrica, tanto para el aparato de gobierno principal como para el auxiliar, satisfecho lo dispuesto en los apartados i) y ii) del párrafo b) de la presente Regla, aun cuando el aparato de gobierno auxiliar esté accionado por un motor destinado principalmente a otros servicios, podrá no ser aplicado lo dispuesto en el apartado ii) del párrafo b), siempre que las medidas adoptadas a fines de protección satisfagan a la Administración.

11) Los motores y circuitos alimentadores de mecanismos de gobierno principal accionados por medios eléctricos o electrohídráulicos estarán protegidos automáticamente contra corto circuitos.

Véase "Recomendación sobre mecanismo de dirección para grandes buques", aprobada por la Organización mediante la Resolución A.210(VII).

Regla 31

Ubicación de las instalaciones de emergencia en los buques de pasaje.

La fuente de energía eléctrica de emergencia, las bombas de emergencia contra incendios, las bombas de emergencia para el achique de sentinas, las baterías de las botellas de enfriamiento bórico destinadas a la extinción de incendios y demás instalaciones de emergencia esenciales para la seguridad del buque no deberán ser instaladas, en los buques de pasaje, a proa del mamparo de colisión.

Regla 32

Comunicación entre el puente y la cámara de máquinas

Los buques dispondrán de dos medios para la transmisión de órdenes desde el puente hasta la cámara de máquinas. Uno de ellos será un telégrafo de máquinas.

CAPITULO II - 2

CONSTRUCCION - PREVENCION, DETECCION Y EXTINCION

DE INCENDIOS.

PARTE A - GENERALIDADES

Regla 1

Ámbito de aplicación

a) Los efectos del presente Capítulo:

1) Por buques de pasaje nuevo se entenderá todo buque en el que se haya iniciado la construcción o cuya construcción se encuentre en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente, y todo buque de carga que sea transformado en buque de pasaje a partir de la citada fecha. Todos los demás buques de pasaje serán considerados buques existentes.

Véase "Recomendación sobre medidas de seguridad para el funcionamiento de buques de carga que arriban a puerto", aprobada por la Organización mediante la Resolución A.211(VII).

- v) la Administración podrá exigir que se realice una prueba con un mamparo o una cubierta prototipos para asegurarse de que éstos satisficen las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura".
- d) "Divisiones de Clase "B" son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y farros interiores que reúnan las condiciones siguientes:
- 1) estar construidas de manera que impiden el paso de llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.
 - ii) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139°C (250°F) por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 225°C (425°F) por encima de la temperatura inicial, en los intervalos indicados a continuación:

Clase "B-15"	15 minutos
Clase "B-0"	0 minutos
 - iii) ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se empleen en la construcción y el montaje de las divisiones de Clase "B" habrán de ser incombustibles, excepto cuando de conformidad con lo dispuesto en las Partes C y D del presente Capítulo, no esté excluida la utilización de materiales combustibles en cuyo caso éstos cumplirán con la limitación de elevación de temperatura especificada en el apartado ii) del presente párrafo hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.
 - iv) la Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisficiera las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura.
- e) Las "divisiones de Clase "C" estarán construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que satisficgan las prescripciones relativo al paso del humo y de las llamas ni la limitación de la elevación de temperatura".
- f) "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".

* Véase "Recomendación sobre procedimientos de pruebas de incendio para las divisiones de Clases "A" y "B", aprobada por la Organización mediante las Resoluciones A.163 (ES.IV) y A.215(VII).

- g) Siempre que aparezca la expresión "de acero o de otro material equivalente" se entenderá por "material equivalente" cualquier que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, posea propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar (v.g., una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).
- h) "Débil propagación de la llama". Expresión por la que entenderá que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que será demostrada de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido.
- i) "Zonas verticales principales" son aquéllas en que quedan subdivididos el casco, las superestructuras y las casetas mediante divisiones de Clase "A" y cuya longitud media no excede en general, en ninguna cubierta, de 40 metros (131 pies).
- j) "Espacios de alojamiento" o "alojamientos" son los espacios públicos pasillos, aseos, camarotes, oficinas, cámaras de la tripulación, barberías, oficinas aisladas, armarios de servicio y otros espacios semejantes.
- k) "Espacios públicos" son las partes del espacio general de alojamiento utilizadas como vestíbulos, camarotes, salones y recibidores semejantes de carácter permanentes.
- l) "Espacios de servicio" son las cocinas, los oficios principales, pasillos (excluidos los oficios aislados y los armarios de servicio), porterías y cámara de valores, talleres que no forman parte de los espacios de máquinas, y otros espacios semejantes, así como los troncos que conducen a todos ellos.
- m) "Espacios de carga" son todos los utilizados para mercancías (incluidos los tanques de carga de petróleo), así como sus troncos de acceso.
- n) "Espacios de categoría especial" son los espacios cerrados situados encima o debajo de la cubierta de cierre y destinados al transporte de vehículos motorizados que llevan en sus depósitos combustible para su propia propulsión, espacios en los que dichos vehículos pueden entrar y salir, conducidos, y a los que tienen acceso los pasajeros.
- o) "Espacios de Categoría 1 para máquinas" son todos los que contienen:
- i) motores de combustión interna o motores de combustión externa principal, o para otros fines si esos motores tienen potencia conjunta no inferior a 373 Kw., o bien,
 - ii) cualquier caldera alimentada con fueloil o instalada combustible líquido, así como los troncos de acceso a estos espacios.
- p) "Espacios de máquinas" son todos los espacios de Categoría 1 que contienen la maquinaria para máquinas y todos los que contienen la maquinaria para máquinas y todos los que contienen la maquinaria para máquinas, calderas, instalaciones de combustible líquido, generadores de vapor y de combustión interna, generadores y máquinas de vapor y de combustión interna, estaciones de toma de combustible, tracción principal, estaciones de toma de combustible, tracción de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización y espacios semejantes, así como los troncos de acceso a ellos.
- q) Por "instalación de combustible líquido" se entiende el que sirve para preparar el combustible que alimenta los motores o los calentadores de combustible para motores de combustión interna; la expresión comprende cualesquiera bombas de combustible y filtros y calentadores de combustible situados a una presión manométrica superior a 1,8 kilogramos por centímetro cuadrado (25 libras por pulgada cuadrada).
- r) "Puestos de control" son los espacios en que se hallan los aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo de generación de emergencia, que está controlado el equipo detector y extintor fijos.
- s) "Locales que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo es reducido". A los efectos de la Regla 20 de este Capítulo, los locales que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo es reducido (ya se trate de espacios públicos, oficinas u otras clases de alojamiento) son aquellos en los que:
- i) todos los muebles con cajones o estantes, tales como armarios, armarios, tocadores, burós o aparadores, talamantones, etc., están hechos con materiales incombustibles aunque se pueda emplear chapilla combustible que sea de 2 milímetros 1/12 de pulgada) de espesor para sus superficies utilizables;
 - ii) todos los muebles no fijos, como sillas, divanes, etc., están hechos con armazón de materiales incombustibles;
 - iii) todos los tapizados, cortinas y demás ornamentos de decoración tienen, en medida que la Administración haya autorizado, una propiiedad de resistencia a la propagación de la llama no inferior a la de la lana de 0,8 kilogramos por metro cuadrado (24 onzas por yarda cuadrada);
 - iv) todos los revestimientos de piso tienen, en medida que la Administración haya autorizado, una propiiedad de resistencia a la propagación de la llama no inferior a la de un material de lana similar empleado para este mismo fin;
 - v) todos los superficies expuestas de los techos, mamparos y techos tienen características de débil propagación de la llama.
- t) "Cubierta de cierre" es la cubierta más elevada hasta la que llegan los mamparos estructurales transversales.
- u) "Foco muerto" es la diferencia, expresada en toneladas, entre el desplazamiento del buque en agua de un peso de 1,025, correspondiente a la flotación de francobordo de verano, y el peso del buque vacío.
- v) "Fuerza de buque vacío", valor que se expresa en toneladas, es el desplazamiento de un buque sin carga, con casco lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de calderas en los tanques ni provisiones de pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros.
- w) "Buque de carga combinado" es un buque tanque proyectado para transportar hidrocarburos o bien cargamento sólido.

Regla 4

Plenos de lucha contra incendios

Permanentemente habrá expuestas en todos los buques existentes para orientación de los oficiales, planificación general que muestren claramente respecto de cada uno de los puestos de control, las distintas secciones de incendio limitadas por divisiones de Clase "B", las limitadas por divisiones de Clase "C", (si las hubiere) acerca de los dispositivos de alarma, sistemas de detección de incendios (si la hubiere), dispositivos de acceso a los distintos compartimentos, y el sistema de ventilación, con detalles acerca de los mandos de parada de los ventiladores, la posición de las válvulas de maniobra y los números de identificación de los ventiladores que haya al servicio de cada sección. La Administración lo juzga oportuno las permanencias que puedan figurar en un folleto del que se facilitará a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo.

Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio producido será anotado en ellos tan pronto como sea posible. La exposición contenida en dichos planos y folletos irá en el idioma del país a que pertenezca el buque. Si ese idioma no es el inglés ni el francés se acompañará una traducción a uno de estos dos idiomas. Además, las instrucciones relativas al mantenimiento y al funcionamiento del equipo e instalaciones que haya a bordo para combatir y contener incendios se conservarán, encuadradas juntas y listas para ser utilizadas, en un sitio accesible.

Regla 5

Bombas, colector, bocas y mangueras contra incendios

a) Capacidad total de las bombas contra incendios

- 1) En los buques de pasaje las bombas contra incendios presentadas deberán poder dar, a fines de extinción, un caudal de agua, a la presión señalada más adelante, no inferior a dos tercios del caudal que deben evacuar las bombas de sentina cuando se les emplea en operaciones de achique.
- 11) En los buques de carga las bombas contra incendios prescritas, aparte de la de emergencia, si la hubiere, darán, a fines de extinción y a la presión exigida, un caudal de agua que exceda cuando menos un tercio el caudal que, según la Regla 18 del Capítulo II-1, debe evacuar cada una de las bombas de sentina independientes de un buque de pasaje de las mismas dimensiones cuando se le emplea en operaciones de achique, aun cuando no será necesario que en ningún buque de carga la capacidad total exigida de las bombas contra incendios exceda de 180 metros cúbicos por hora.

b) Bombas contra incendios

- 1) Las bombas contra incendios serán de accionamiento independiente. Las bombas sanitarias, las de lacto, las de sentina y las de servicios generales podrán ser consideradas como bombas contra incendios siempre que no sean utilizadas normalmente para bombear combustible, y que si se les destina de vez en cuando a trasvasar o elevar fueloil, estén dotadas de los dispositivos de cambio apropiados.

- 11) 1) En buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, cada una de las bombas contra incendios prescritas tendrá una capacidad no inferior al 80 por ciento de la capacidad total exigida dividida por el número mínimo de bombas contra incendios prescritas; en todo caso cada una de esas bombas podrá suministrar por lo menos los dos chorros de agua requeridos. Estas bombas contra incendios serán capaces de alimentar el sistema del colector contra incendios en las condiciones estipuladas.

Cuando el número de bombas instaladas sea superior al mínimo prescrito, la capacidad de las bombas adicionales habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

- 2) En buques de todos los demás tipos, cada una de las bombas contra incendios prescritas (con excepción de las bombas de emergencia prescritas por la Regla 52 del presente Capítulo) tendrá una capacidad no inferior al 80 por ciento de la capacidad total exigida dividida por el número de bombas contra incendios prescritas y en todo caso podrá alimentar el sistema del colector contra incendios en las condiciones estipuladas.

Cuando el número de bombas instaladas sea superior al prescrito, su capacidad habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

- 111) 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 se ejerza en cualquier parte del sistema del colector contra incendios.

c) Presión en el colector contra incendios

- 1) 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, salvo cuando se trate de buques de carga, en cuyo caso bastará con que el diámetro sea suficiente para un caudal de agua de 140 metros cúbicos por hora.

- 11) Cuando las dos bombas descarguen simultáneamente, por las lanzas de manguera especificadas en el párrafo g) de la presente Regla, el caudal de agua especificado en el apartado i) del presente párrafo, a través de cualesquiera bocas contra incendios adyacentes, se mantendrán las siguientes presiones en todas las bocas contra incendios:

Buques de pasaje:	
De 4.000 toneladas o más de arqueado bruto	3,2 kilogramos por centímetro cuadrado (45 libras por pulgada cuadrada)

De 1.000 toneladas o más de arqueado bruto, pero sin llegar a 4.000 toneladas	2,8 kilogramos por centímetro cuadrado (40 libras por pulgada cuadrada)
De menos de 1.000 toneladas de arqueado bruto	La presión que la Administración juzgue suficiente
Buques de carga:	
De 6.000 toneladas o más de arqueado bruto	2,6 kilogramos por centímetro cuadrado (40 libras por pulgada cuadrada).
De 1.000 toneladas o más de arqueado bruto, pero sin llegar a 6.000 toneladas.	2,6 kilogramos por centímetro cuadrado (37 libras por pulgada cuadrada).

De menos de 1.000 toneladas de arqueado bruto	La presión que la Administración juzgue suficiente
---	--

d) Número y distribución de las bocas contra incendios

El número y la distribución de las bocas contra incendios serán tales que por lo menos dos chorros de agua no producidos por la misma boca contra incendios, uno de ellos lanzado por una manguera de una sola pieza, puedan alcanzar cualquier punto normalmente accesible a los pasajeros o a la tripulación mientras el buque navega.

e) Tuberías y bocas contra incendios

- 1) No se emplearán para los colectores y bocas contra incendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos. Las tuberías y bocas contra incendios estarán situadas de modo que se les pueda acceder fácilmente las mangueras. En los buques autorizados para transportar mercancías en cubierta las bocas contra incendios serán siempre, por su emplazamiento, fácilmente accesibles, y en los posibles 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 para cada boca contra incendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.
- 11) Se instalará un grifo o una válvula por cada manguera contra incendios, de modo que en pleno funcionamiento de la manguera pueda desconectar cualquiera de las bocas contra incendios.

f) Mangueras contra incendios

Las mangueras contra incendios serán de material aprobado por la Administración y tendrán longitud suficiente para que un chorro de agua alcance cualquiera de los puntos que se especifican. Tendrán como longitud máxima la que la Administración juzgue suficiente. Cada manguera estará provista de lanza y de los complementos necesarios. Las mangueras derivadas en el presente Capítulo como "mangueras contra incendios" así como los accesorios y herramientos necesarios, se tendrán listos para uso inmediato y colocados en lugar fácilmente accesible, cerca de las conexiones o bocas contra incendios, en buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros. Las mangueras estarán permanentemente acopladas a las bocas contra incendios en emplazamientos interiores.

g) Lanzas

- 1) A los efectos del presente Capítulo los diámetros nominales de lanza serán de 12 milímetros (1/2 pulgada), 15 milímetros (5/8 de pulgada) y 19 milímetros (3/4 de pulgada), o de medidas tan próximas a éstas como resulte posible. Cabe utilizar diámetros mayores si la Administración juzga oportuno autorizarlos.

- 11) En los alojamientos y espacios de servicio no será necesario que el diámetro de lanza exceda de 12 milímetros (1/2 pulgada).

- 111) En los espacios de máquinas y emplazamientos exteriores el diámetro de lanza será tal que dé el mayor caudal de agua con dos chorros suministrados por la bomba más próxima a la presión indicada en el párrafo c) de la presente Regla, y no será necesario que ese diámetro exceda de 19 milímetros (3/4 pulgada).

- iv) En los espacios de máquinas y otros análogos en donde haya derrames de aceite, las lanzas serán adecuadas para rociar agua sobre aceite, o bien serán lanzas de tipo especial.

h) Conexión internacional a tierra

Las bridas para la conexión internacional a tierra se instalarán a bordo en virtud del presente Capítulo, se auscultarán y se

Dimensiones normalizadas que se especifican en el siguiente cuadro:

Descripción	Dimensiones
Diámetro exterior	178 milímetros (7 pulgadas)
Diámetro interior	54 milímetros (2 1/2 pulgadas)
Diámetro de círculo de pernos	132 milímetros (5 1/4 pulgadas)
Ranuras en la brida	4 ranuras de 19 milímetros (3/4 de pulgadas) 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 milímetros (9/16 de pulgadas) como mínimo
Pernos y tuercas	4 juegos, 16 milímetros (5/8 de pulgadas) de diámetro y 50 milímetros (2 pulgadas) de longitud

La conexión será de un material adecuado para una presión de 0,5 kilogramos por centímetro cuadrado (150 libras por pulgada). La brida será plana por un lado, y en el otro llevará permanentemente unido un acoplamiento que se adapte a las bocas de incendios y a las mangueras del buque. La conexión se hará a bordo con una junta de cualquier material adecuado para una presión de 10,5 kilogramos por centímetro cuadrado (150 libras por pulgada cuadrada) y con cuadro pernos de 16 milímetros (5/8 de pulgada) de diámetro y 50 milímetros (2 pulgadas) de longitud y 8 arandelas.

Regla 6

Cuestiones diversas

Los radiadores eléctricos, si los hubiere, serán fijos y estarán contruidos de modo que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalarán radiadores de este tipo con elementos descubiertos en tal manera que puedan quemar ropas, cortinas o materiales análogos o prenderles fuegos.

No se utilizarán películas con base de nitrato de celulosa en las instalaciones cinematográficas.

Regla 7

Extintores de incendios

Todos los extintores de incendios serán de tipo y concepción aprobada.

- 1) La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida presurizada no excederá de 13,5 libras (3 galones) ni será inferior a 9 litros (2 galones). Los extintores de otros tipos serán equivalentes, desde el punto de vista de manobrabilidad, a los de carga líquida de 13,5 libras (3 galones), y no menos eficaces que los de 9 litros (2 galones).

- ii) La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.

Se presentarán cargas de respeto de acuerdo con las necesidades que fije la Administración.

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.

El dispositivo portátil lanzaespuma estará formado por una lanza para aire/espuma, de tipo eductor, susceptible de quedar conectado al colector por una manguera contraincendios, y un tanque portátil que contenga como mínimo 20 litros (4 1/2 galones) de líquido espumógeno, más un tanque de respeto. La lanza podrá dar espuma apropiada para combatir un incendio producido en un cargamento de hidrocarburos, a razón de, cuando menos, 1,5 metros cúbicos (53 pies cúbicos) por minuto.

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

Uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

Sistemas fijos de extinción por gas

- a) No se permitirá el empleo de un agente extintor de incendios que, a juicio de la Administración, ya sea por sí mismo o en las condiciones de uso que quepa esperar, desprenda gases tóxicos en cantidades peligrosas para el ser humano.
- b) Cuando se haya provisto lo necesario para inyectar gas a fines de extinción de incendios, las tuberías que hayan de conducir lo llevarán válvulas de control o grifos marcados de modo que indiquen claramente los compartimientos a que lleguen. Se tomarán las medidas necesarias para impedir que el gas penetre por madvenencia en ningún compartimiento. Cuando los espacios de carga provistos de este sistema se utilizan como espacios para pasajeros, la conexión de gas quedará aislada mientras se haga uso de ellos en este sentido.
- c) El sistema de tuberías quedará dispuesto de modo que asegure una distribución eficaz del gas extintor.
- d) 1) Cuando se utilice anhídrido carbónico como agente extintor en espacios de carga, la cantidad de gas disponible será suficiente para dar un volumen mínimo de gas libre igual al 30 por ciento del volumen bruto del mayor de los compartimientos de carga susceptibles de quedar aislados.
- ii) Cuando se utilice anhídrido carbónico como agente extintor en los espacios de Categoría A para máquinas, la cantidad de gas que se lleve será suficiente para proporcionar un volumen de gas libre que cuando menos sea igual al mayor de los siguientes volúmenes.

- 1) el 40 por ciento de volumen bruto del espacio mayor, comprendido el volumen del guardacalor hasta un nivel en que el área horizontal del guardacalor sea igual o menor que el 40 por ciento del área horizontal del espacio considerado, medida a la distancia media entre la parte superior del tanque y la parte inferior del guardacalor, o
- 2) el 35 por ciento de volumen total del espacio mayor, comprendido el guardacalor.

No obstante, los porcentajes mencionados pueden ser reducidos al 35 y al 30 por ciento respectivamente en los buques de carga de menos de 2.000 toneladas de arqueo bruto. Si dos o más espacios de Categoría A para máquinas no están completamente separados entre sí, serán considerados como constitutivos de un solo compartimiento.

- iii) Cuando el volumen del aire libre contenido en los recipientes de aire de un espacio de Categoría A para máquinas es tal que su descargo en el interior de este espacio, en caso de incendio, puede originar una grave disminución en la eficacia de la instalación fija contraincendios, la Administración exigirá que se provea una cantidad suplementaria de anhídrido carbónico.

- iv) Cuando se utilice anhídrido carbónico como agente extintor, tanto en espacios de carga como en los de Categoría A para máquinas, no es necesario que la cantidad de gas sea mayor que la máxima exigida para el mayor de los espacios de carga o de máquinas.

- v) A los efectos del presente párrafo el volumen de anhídrido carbónico se calculará a razón de 0,56 metros cúbicos por kilogramos (9 pies cúbicos por libra).

- vi) Los compartimientos de almacenamiento de las botellas de anhídrido carbónico estarán situados en un lugar seguro, fácilmente accesible, ventilado con la eficacia que la Administración juzgue suficiente. Se entrará en estos compartimientos preferiblemente desde una cubierta de interperie y siempre la entrada será independiente de los espacios protegidos. Las puertas de acceso serán estancas al gas, y los mamparos y cubiertas de separación de estos compartimientos serán estancas al gas y estarán adecuadamente aislados.

- e) 1) Si en el buque se produce un gas distinto del anhídrido carbónico y del vapor cuya utilización se auste a lo estipulado en el párrafo f) de la presente Regla, y de dicho gas se hace uso como agente extintor, habrá de tratarse de un producto gaseoso procedente de la combustión del fueloil o de contenido de oxígeno, óxido de carbono, elementos corrosivos y elementos combustibles sólidos haya sido reducido mínimo permisible.

- ii) Cuando se utilice este gas como agente extintor en un sistema fijo contraincendios a fin de proteger espacios de Categoría A para máquinas, la protección que dé equivaldrá a la obtenida con el sistema fijo de anhídrido carbónico.

- iii) Cuando se utilice este gas como agente extintor en un sistema fijo contraincendios, a fin de proteger los espacios de carga, la cantidad de él disponible será suficiente para suministrar cada hora durante 72 horas un volumen de gas libre por lo menos igual al 25 por ciento del volumen total del compartimiento mayor protegido de este modo.

- a) En general la Administración no permitirá el empleo de vapor como agente extintor en sistemas fijos contra incendios instalados en buques nuevos. Cuando la Administración permita emplear vapor, sólo se hará uso de éste en zonas restringidas como complemento del agente extintor prescrito y a condición de que la calderas disponibles para suministrar vapor tengan una capacidad de cuando menos 1 kilogramo de vapor por hora por cada 0,75 metros cúbicos (1 libra de vapor por hora por cada pie cúbico) del volumen total del mayor de los espacios protegidos de este modo. Además de satisfacer las prescripciones que anteceden, los sistemas se ajustarán en todos los aspectos a lo que determine la Administración y responderán a criterios satisfactorios para ésta.
- b) El número y la disposición de las boquillas habrán de ser satisfactorios, a juicio de la Administración, y asegurarán la distribución eficaz del agua a una razón media de por lo menos 5 litros por metro cuadrado (0,1 galón por pie cuadrado) por minuto, en los espacios protegidos. Si se considera necesario utilizar regímenes mayores de aplicación, éstos habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración. Se instalarán boquillas dominando las sentinas techos de tanques y demás puntos sobre las que pueda derramarse el combustible líquido, y otros puntos en que existan riesgos concretos de incendio en los espacios de máquinas.
- c) El sistema podrá estar dividido en secciones cuyas válvulas de distribución cabrá manejar desde puntos de fácil acceso situado fuera de los espacios que se desee proteger y que no puedan quedar aislados fácilmente cuando se produzca un incendio.
- d) El sistema se mantendrá cargado a la presión correcta y la bomba que lo abastezca de agua comenzará a funcionar automáticamente cuando descienda la presión en el sistema.
- e) La bomba alimentará simultáneamente, a la presión necesaria, todas las secciones del sistema en cualquier compartimento protegido. La bomba y sus mandos estarán instalados fuera del espacio o de los espacios protegidos. No habrá posibilidad de que en el espacio o en los espacios protegidos por el sistema de aspersión de agua un incendio inutilice dicho sistema.
- f) La bomba podrá ser accionada por un motor independiente de combustible interna, pero si su funcionamiento depende de la energía suministrada por el generador de emergencia instalado en cumplimiento de lo dispuesto en la Regla 25 ó en la Regla 26, según proceda, del Capítulo II-1 del presente Convenio, dicho generador podrá arrancar automáticamente si falle la energía principal, de modo que se disponga en el acto de la energía necesaria para la bomba prescrita en el párrafo e) de la presente Regla. Cuando la bomba funcione accionada por un motor independientemente de combustión interna, estará situada de modo que si se produce un incendio en el espacio que se desee proteger, el suministro de aire para el motor no se ve afectado.
- g) Se tomarán precauciones para evitar que las boquillas se obturan con las impurezas del agua o por corrosión de las tuberías, toberas, válvulas y bombas.

Regla 9

Sistemas fijos de extinción de incendios, a base de espuma en los espacios de máquinas

- a) Todo sistema extintor fijo a base de espuma prescrito para espacios de máquinas podrá descargar, por orificios fijos de descarga y en no más de 5 minutos, una cantidad de espuma suficiente para cubrir con una capa de 160 milímetros (6 pulgadas) de espesor la mayor de las superficies en que haya riesgo de que se derrame combustible líquido. El sistema deberá poder producir espuma apropiada para extinguir incendios declarados en compartimentos de hidrocarburos. Se proveerán los medios necesarios para obtener una distribución eficaz de la espuma a través de un sistema fijo de tuberías, con válvulas y grifos de control en los oportunos orificios de descarga, de modo que pueda dirigirse la espuma eficazmente, mediante rociadores fijos, hacia el punto en que, dentro del espacio protegido, sea mayor el riesgo de incendio. La relación de expansión de la espuma será de 12 a 1 como máximo.
- b) Los medios de control de todo sistema de este tipo serán fácilmente accesibles y de accionamiento sencillo, y estarán agrupados en el menor número posible de puntos y en emplazamientos no expuestos a quedar aislados por un incendio que se produzca en el espacio protegido.

Regla 10

Sistemas fijos de extinción de incendios, a base de espuma de alta expansión, en los espacios de maquinarias

- a) 1) Todo sistema extintor fijo a base de espuma de alta expansión prescrito para espacios de máquinas podrá descargar rápidamente, por orificios de descarga, una cantidad de espuma suficiente para llenar el mayor de los espacios designados a ser protegidos, a razón, como mínimo, de 1 metro (3,3 pies) de espesor por minuto. La cantidad de líquido comprimido disponible será suficiente para producir un volumen de espuma, 5 veces mayor que el volumen del mayor de los espacios protegidos de este modo. La relación de expansión de la espuma será de 1.000 a 1 como máximo.
- ii) La Administración podrá autorizar instalaciones y disposiciones de descarga distintas si considera que con éstas se consigue una protección equivalente.
- b) Los conductos de entrega de espuma, las tomas de aire del generador de espuma y el número de equipos productores de espuma serán tales que a juicio de la Administración aseguren una producción y una distribución eficaces de la espuma.
- c) La instalación de los conductos de entrega de espuma del generador quedará dispuesta de modo que un incendio declarado en el espacio protegido no afecte al equipo productor de espuma.
- d) El generador de espuma, sus fuentes de energía, el líquido espumígeno y los medios de control del sistema serán fácilmente accesibles y de accionamiento sencillo, y estarán agrupados en el menor número posible de puntos y en emplazamientos no expuestos a quedar aislados por un incendio que se produzca en el espacio protegido.
- 1) Todo sistema automático de rociadores, alarma y detección de incendios que haya sido prescrito, podrá entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación intervenga en funcionamiento. Será del tipo de tuberías llenas, aunque pequeñas secciones o 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. Se mantendrá el sistema a la presión necesaria y se tomarán las medidas que aseguren un suministro continuo de agua, tal como se exige en la presente Regla.
- ii) Cada sección de rociadores estará provista de dispositivos indicadores que automáticamente den señales de alarma visuales y acústicas en uno o más puntos cuando un rociador entre en acción. Estos indicadores señalarán la presencia de todo incendio declarado en cualquiera de los espacios atendidos por el sistema y estarán agrupados en el puente de navegación o en el puesto principal de control contra incendio, donde habrá el personal y el equipo que aseguren que toda alarma emitida por el sistema será recibida inmediatamente por un miembro responsable de la tripulación. Los circuitos de alarma estarán instalados de forma que indiquen cualquier avería producida en el sistema.
- b) 1) Los rociadores estarán agrupados en secciones separadas, con un máximo de 200 rociadores por sección. Ninguna sección de rociadores servirá a más de dos cubiertas ni estará situada en más de una zona vertical principal. No obstante, la Administración podrá permitir que la misma sección de rociadores sirva a más de dos cubiertas o esté situada en más de una zona vertical principal, si considera que con ello no se reduce la protección contra incendios del buque.
- ii) Cada sección de rociadores será susceptible de quedar inutilizada mediante un solo 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.
- iii) En la válvula de cierre de cada sección y en un puesto central se instalará un manómetro que indique la presión del sistema.

Regla 11

Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión en los espacios de máquinas

- 1) El sistema de aspersión de agua a presión pres-

Los rociadores serán resistentes a la corrosión del aire marino. En los espacios de alojamiento y de servicio empezarán a funcionar cuando se alcance una temperatura de entre 52°C (125°F) y 79°C (175°F), pero en locales tales como cuartos de baño, en los que cabe esperar una alta temperatura ambiente, la de funcionamiento de los rociadores se puede aumentar hasta en 30°C (54°F) por encima de la máxima prevista para la parte superior del local considerado.

v) 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 apropiadas para pruebas y operaciones de mantenimiento.

Los rociadores irán colocados en la parte superior y espaciados de una disposición apropiada para mantener un régimen de aplicación de cuando menos 5 litros por metro cuadrado (1 galón por pie cuadrado) por minuto sobre el área total de la zona que protegen. También cabrá que la Administración permita el uso de rociadores cuyo caudal de agua, siendo el mismo de ése, esté distribuido de modo que a juicio suyo sea menos eficaz.

i) Se instalará un tanque de presión que tenga un volumen mínimo, como mínimo, al doble de la carga de agua especificada en el presente aparato. Contendrá permanentemente una cantidad de agua dulce equivalente a la que descargaría en un minuto la bomba indicada en el párrafo e) ii) de la presente Regla, y la instalación será tal que en el tanque se mantenga la presión de aire suficiente para asegurar que, cuando se haya descargado el agua dulce almacenada en él, la presión 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 crítico del agua en el tanque.

ii) Deberá disponerse de medios para impedir que entre agua de mar en el tanque.

i) Se instalará una bomba mecánica independiente, sólo destinada a mantener automáticamente la descarga continua de agua de los rociadores. Comenzará a funcionar automáticamente cuando un descenso de presión en el sistema, antes de que la bomba permanente de agua dulce del tanque de presión se haya agotado completamente.

ii) La bomba y la instalación de tuberías serán capaces de mantener la presión necesaria al nivel de rociador más alto, de modo que se asegure un suministro continuo de agua en cantidad suficiente para cubrir un área mínima de 280 metros cuadrados (3.000 pies cuadrados) al régimen de aplicación especificado en el párrafo c) de la presente Regla.

iii) La bomba tendrá en el lado de descarga una válvula de protección 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 d) i) de la presente Regla.

iv) La bomba de agua de mar de la bomba estará situada, si es posible, en el mismo espacio que la bomba, y dispuesta de modo que cuando el buque selgue a la mar no sea necesario interrumpir el abastecimiento de agua de mar para la bomba, con excepción a fines de inspección o reparación de ésta.

f) 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.

g) 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. Cuando las fuentes de energía para la bomba sean eléctricas, consistirán en un generador principal y una fuente de energía de emergencia. Para abastecer la bomba habrá una conexión con el cuadro de distribución principal y otra con el cuadro de distribución de emergencia, establecidas mediante interruptores independientes reservados exclusivamente para este fin.

Los alimentadores no atravesarán cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que presenten grave riesgo de incendio, excepto en la medida en que sea necesario llegar a los cuadros de distribución correspondientes, y terminarán en un conmutador inversor automático situado cerca de la bomba de los rociadores. Este conmutador permitirá el suministro de energía y estará proyectado de modo que si falla ese suministro, automáticamente cambie y dé entrada al procedente del cuadro de emergencia. Los conmutadores de ambos cuadros, el principal y el de emergencia, claramente designados por placas indicadoras, irán normalmente cerrados. No se permitirá ningún otro conmutador en estos alimentadores. Una de las fuentes de energía para el sistema de alarma y detección de incendios la cual es de emergencia. Si una de las fuentes de energía para accionar la bomba es un motor de combustión interna, éste, además de

glia, estará situado de modo que un incendio producido en un espacio protegido no dificulte el suministro de aire que necesite

h) 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.

i) 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.

ii) Se proveerán medios para comprobar el funcionamiento automático de la bomba, dado un descenso en la presión del sistema.

iii) En la posición correspondiente a uno de los indicadores mencionados en el párrafo a) i) de la presente Regla habrá interruptores para comprobar la alarma y los indicadores de cada sección de rociadores.

j) Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respaldo, en el número que la Administración considere suficiente.

Regla 13

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios

Prescripciones para buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros.

a) i) Todo sistema automático de alarma y detección de incendios prescrito deberá poder entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento.

ii) Cada una de las secciones de detectores estará provista de los elementos necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un detector entra en funcionamiento. Estos indicadores señalarán la presencia de todo incendio declarado en cualquiera de estos espacios atendidos por el sistema y estarán controlados en el puente de navegación o en el puesto principal de control contraincendios, donde habrá el personal y el equipo que aseguren que toda alarma emitida por el sistema será recibida inmediatamente por un miembro responsable de la tripulación. El circuito de alarma estará instalado en forma que indique cualquier avería producida en el sistema.

b) Los detectores estarán agrupados en secciones distintas, cada una de las cuales abarcará como máximo 50 locales atendidos por el sistema y estará formada por un máximo de 100 detectores. Ninguna sección de detectores dará servicio a espacios situados en ambas bandas, babord y estribor, ni en más de una cubierta, como tampoco estará instalada en más de una zona vertical principal. No obstante, la Administración podrá autorizar que una misma sección abarque ambas bandas y más de una cubierta, si considera que con ello no disminuye la protección del buque contra los incendios.

c) 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 57°C (135°F) y empezarán a actuar a no más de 74°C (165°F) cuando los incrementos de temperatura hasta esos niveles no excedan de 1°C (1,8°F) 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 (54°F) por encima de la máxima prevista para la parte superior de esos locales. Los sistemas que funcionan 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 utilizará más que para detectar incendios.

d) 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 colocarán en posiciones elevadas, debidamente protegidas contra golpes y posibles daños. Serán de tipo adecuado para funcionar en un medio ambiente marino. Irán colocados 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 estanco y el circuito llevará un monitor capaz de señalar anomalías.

e) Se colocará por lo menos un detector en cada uno de los espacios que se considere necesario proteger y no menos de uno cada 37 metros cuadrados (400 pies cuadrados) de superficie cubierta. En los espacios grandes los detectores estarán distribuidos según una configuración regular, de manera que ninguno de ellos diste más de 9 metros (30 pies) de otro ni más de 5 metros (15 pies) de una pared o de una columna.

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 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 aislados de modo que no atraviesen cocinas, espacios de máquinas u otros espacios cerrados que presenten grave riesgo de incendio, excepto en la medida en que sea necesario dotarlos de detectores de incendios o llegar al interruptor apropiado.

i) 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.

ii) Se proveerá lo necesario para comprobar el correcto funcionamiento de los detectores y de los indicadores, instalado además con los que aplican aire caliente o humo en las posiciones de los detectores.

Para cada sección de detectores se dispondrá de cabezales de reserva, en el número que la Administración considere suficiente.

Prescripciones para todos los demás tipos de buques

i) Todo sistema prescrito de detección de incendio deberá poder indicar automáticamente la existencia a los indicios de un incendio, y localizarlo. Los indicadores se hallarán centralizados en el puente o en otros puestos de control que estén dotados de una comunicación directa con el puente. La Administración podrá autorizar que los indicadores estén distribuidos entre varios de esos puestos.

ii) En los buques de pasaje, el equipo eléctrico que se emplee para hacer funcionar los sistemas prescritos de detección de incendio tendrá dos distintas fuentes de energía, una de las cuales será de emergencia.

iii) El sistema de alarma dará señales tanto acústicas como visuales en los puestos de control a que hace referencia el párrafo i) de la presente Regla. Los sistemas de detección de incendios para máquinas de carga no necesitan disponer de alarmas acústicas.

Regla 14

Equipo de bombero

El equipo de bombero incluirá:

a) Un juego de equipo individual compuesto de:

i) Una protectora, de un material que preserve la piel contra el calor irradiado por el fuego y contra las quemaduras y quemaduras que pudiera causar el vapor. Por su cara exterior será impermeable.

ii) Guantes y guantes de goma o de otro material que no sea conductor.

iii) Un casco rígido que proteja eficazmente contra impactos.

iv) Una linterna eléctrica de seguridad (linterna de mano) de un tipo aprobado, con un periodo mínimo de funcionamiento de 3 horas.

v) Un hacha de un tipo que la Administración considere satisfactorio.

b) Un aparato respiratorio de un tipo aprobado, que podrá ser:

i) Un casco antihumo o una máscara antihumo provistos de una fuente de aire adecuada y un tubo flexible para aire, lo bastante largo como para alcanzar desde una posición de la cubierta de interperie bien distanciada de escotillas y puestos en cualquier parte de las bodegas o de los espacios de máquinas. Si para cumplir con lo dispuesto en el presente apartado se necesitase un tubo de más de 36 metros (120 pies) para aire, se empleará, ya para sustituirlo, ya para complementarlo, según decida la Administración, un aparato respiratorio autónomo; o bien

ii) un aparato respiratorio autónomo que pueda funcionar durante el tiempo que fije la Administración.

A cada aparato respiratorio se le dotará de un cable de seguridad suficiente, de resistencia y longitud suficientes, susceptible de quedar sujeto por un gancho con muelle al arnés del aparato o de un dispositivo de inercia que el aparato se

Regla 15

Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios

En todos los buques nuevos y en los existentes se mantendrán los dispositivos extintores de incendios en buenas condiciones de funcionamiento y listos para uso inmediato durante todo el viaje.

Regla 16

Aceptación de equipo distinto del especificado

Cada vez que en el presente capítulo se especifique para cualquier buque nuevo o existente un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc. que a juicio de la Administración no sea menos eficaz.

PARTE B - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

EN BUQUES DE PASAJE

QUE TRANSPORTEN MAS DE 36 PASAJEROS

Regla 17

Estructura

El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de acero o de otro material equivalente. A fines de aplicación de la expresión "de acero o de otro material equivalente", dada como definición en la Regla 3 g) del presente Capítulo, la procedente "exposición al fuego" se ajustará a las normas de integridad y aislamiento consignadas en las tablas de la Regla 20 del presente Capítulo. Por ejemplo, cuando se permita que la integridad al fuego de divisiones tales como cubiertas o mamparos de extremos y laterales de caseta sea igual a la de las divisiones de Clase "B-0", la procedente "Exposición al fuego" será de media hora.

Si alguna parte de la estructura es de aleación de aluminio, se aplicarán las siguientes prescripciones:

a) El aislamiento de los componentes de aleación de aluminio de las divisiones de Clase "A" y "B", excepto 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 (392°F).

b) Se prestará atención muy particular al aislamiento de los componentes estructurales de aleación de aluminio integrados en puentes, candeleros y otros elementos de soporte necesarios en las zonas de estiba y arribo de los botes y balsas salvavidas, y en las de embarco, así como al aislamiento de las divisiones de Clase "A" y "B", como garantía de que:

i) en los elementos que dan soporte a las zonas de botes y balsas salvavidas y a divisiones de Clase "A", el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo a) de la presente Regla seguirá siendo observado al cabo de una hora;

ii) en los elementos necesarios para dar soporte a divisiones de Clase "B" el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo a) de la presente Regla seguirá siendo observado al cabo de media hora.

c) Los techos y paredes de guardacalores de los espacios de Categoría "A" para máquinas serán de acero debidamente aislado, y sus aberturas, si los tienen, estarán dispuestas y protegidas de modo que eviten la propagación del fuego.

Regla 18

Zonas verticales principales y zonas horizontales

a) El casco, las superestructuras y las casetas estarán divididas en zonas verticales principales por divisiones de Clase "A". Habrá el menor número posible de bayonetas y nichos, pero cuando éstos sean necesarios estarán también constituidos por divisiones de la Clase "A". El valor de aislamiento de estas divisiones será el indicado en las tablas de la Regla 20 del presente Capítulo.

b) En la medida de lo posible, los mamparos que limitan las zonas verticales principales situadas por encima de la cubierta de cierre estarán en la misma vertical que los mamparos estancos de compartimentado situados inmediatamente debajo de la cubierta de cierre.

c) Estos mamparos se extenderán de cubierta a cubierta, hasta el casco u otras partes constitutivas de límites.

d) Cuando una zona vertical principal esté subdividida en zonas horizontales por divisiones horizontales de Clase "A" para formar una barrera adecuada entre las zonas del buque provistas de cerraduras y las que carecen de ellas, las divisiones se exten-

antes, llegando hasta el casco o los mamparos exteriores, y estarán aisladas de acuerdo con los valores de aislamiento y de integridad al fuego dados en la tabla 3 de la Regla 20 del presente Capítulo.

- 1) Los buques proyectados para servicios especiales, como los transportadores mamparos de zonas verticales principales serán incompatibles con la aplicación propuesta para ellos, se instalarán, en sustitución de esos medios, otros equivalentes para combatir y contener incendios, previa aprobación expresa de la Administración.

No obstante, si un buque tiene espacios de categoría especial, todos ellos cumplirán con las disposiciones aplicables de la Regla 30 del presente capítulo, y en la medida en que tal cumplimiento esté en contradicción con el de otras disposiciones de esta Parte del presente Capítulo, prevalecerán las disposiciones de la Regla 30.

Regla 19

Mamparos situados en el interior de una zona vertical principal

- 1) Todos los mamparos que no hayan de ser necesariamente divisiones de Clase "A" serán, al menos, de Clase "B" o "C", tal como se estipula en las tablas de la Regla 20 del presente Capítulo. Todas estas divisiones pueden estar revestidas con materiales combustibles ajustados a las disposiciones de la Regla 27 del presente Capítulo.

- 2) Todos los mamparos de pasillo que no hayan de ser necesariamente divisiones de Clase "A" serán de Clase "B" y se extenderán de cubierta a cubierta. Sin embargo:

1) si se instalan cielos rasos y/o revestimientos continuos de Clase "B" a ambos lados del mamparo, la parte de mamparo que quede detrás del cielo raso o del revestimiento continuo será de un material de composición y espesor admisibles para la construcción de divisiones de Clase "B", aunque solamente en la medida en que a juicio de la Administración sea razonable y posible satisfacer las normas de integridad exigidas para divisiones de Clase "B".

- 2) si un buque está protegido por un sistema automático de rociadores acorde con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo, los mamparos de pasillo construidos con materiales de Clase "B" podrán terminar en el cielo raso del pasillo, siempre que este cielo raso sea de un material de composición y espesor admisibles para la construcción de divisiones de Clase "B". No obstante lo dispuesto en la Regla 20 del presente Capítulo, tales mamparos y cielos rasos satisfarán las normas de integridad exigidas para los de la Clase "B" sólo en la medida en que a juicio de la Administración sea razonable y posible. Todas las puertas y los marcos situados en estos mamparos serán de material incombustible, y su construcción y montaje opondrán la resistencia al fuego que la Administración juzgue suficiente.

- 3) Todos los mamparos que necesariamente hayan de ser divisiones de Clase "B", excepto los mamparos de pasillos, se extenderán de cubierta a cubierta y hasta el forro exterior u otras partes constitutivas de límites, a menos que se instalen cielos rasos y/o revestimientos continuos de Clase "B" en ambos lados del mamparo, en cuyo caso el mamparo podrá terminar en el cielo raso o revestimiento continuos.

Regla 20

Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas

- 1) Todos los mamparos y cubiertas, además de cumplir con las disposiciones específicas de integridad al fuego mencionadas en otras Reglas de la presente Parte, tendrán como integridad mínima al fuego la indicada en las Tablas 1 a 4 de la presente Regla. En los casos en que a causa de cualquier particularidad estructural del buque haya dificultades para determinar, aplicando las tablas, los valores mínimos de integridad de algunas divisiones, estos valores se determinarán de un modo que satisfaga a la Administración.

- 2) En la aplicación de las tablas se observarán las siguientes prescripciones:

1) La Tabla 1 se aplicará a mamparos límite de zonas verticales principales o de zonas horizontales.

La Tabla 2 se aplicará a mamparos que no limitan zonas verticales principales ni zonas horizontales.

La Tabla 3 se aplicará a cubiertas que forman bayonetas en zonas verticales principales o que limitan zonas horizontales.

La Tabla 4 se aplicará a cubiertas que no forman bayonetas en zonas verticales principales ni limitan zonas horizontales.

- 3) Con objeto de determinar las normas adecuadas de integridad al fuego que deben regir para mamparos límite entre espacios adyacentes, estos espacios se clasifican según su riesgo de incendio en las categorías que, numeradas de la (1) a

la (14), se indican a continuación. Si por su naturaleza o por el uso a que se le destina hay dudas respecto a la clasificación de un espacio determinado a efectos de la aplicación de la presente Regla, se le tratará como a un espacio incluido en la categoría pertinente regida por los requisitos más rigurosos en cuenta a mamparos límite. El número que el título de cada categoría se representará, más bien que restrictivo. El número que, consignado entre paréntesis, precede a cada categoría, es el número de la columna o de la línea aplicables de las tablas.

1). Puestos de control

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.

Puestos de control del equipo extintor y detector de incendios.

Cámara de control de la maquinaria propulsora, si está situada fuera del espacio de esta maquinaria.

Espacios en que están los dispositivos centralizados del sistema de altavoces de emergencia.

2). Escaleras

Escaleras interiores, ascensores y escalas de tracción mecánica (no ubicados totalmente en el interior) en los espacios de máquinas para pasajeros y tripulación y los troncos correspondientes.

A este respecto, una escalera que una dos decks y que esté cerrada por un tronco solamente en uno de los

llos, de considerará parte del entrepuente del que esté separada por una puerta contra incendios.

3). Pasillos

Pasillos para el servicio de pasajeros y tripulación.

4). Puestos de manejo de botes y balsas salvavidas

barco en los mismos.

Espacios de cubierta de interperie y zonas protegidas del paseo de cubierta que sirven como puentes de mando y de arriado de botes y balsas salvavidas.

5). Espacios de cubierta de intemperie

Espacios de cubierta de intemperie y zonas protegidas del paseo de cubierta separadas de puentes de mando y de arriado de botes y balsas salvavidas.

Espacio descubierto (al que queda fuera de las superestructuras y casetas.)

6). Alojamiento con escaso riesgo de incendio

Camarotes que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio es reducido.

Espacios públicos que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendios es reducido.

Espacios públicos que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio es reducido y que ocupen una superficie de cubierta de menos de 50 metros cuadrados (500 pies cuadrados).

Oficios y enfermerías que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio es reducido.

7). Alojamiento con riesgo moderado de incendio

Como los citados en (6), pero con mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio es reducido, y que ocupen una superficie de cubierta de 50 metros cuadrados (500 pies cuadrados) o más.

Taquillas aisladas y pequeños pañoles situados en los espacios de alojamiento.

Tiendas.

Sala de proyecciones cinematográficas y pañoles de almacenamiento de películas.

Cocinas dietéticas (sin llama descubierta).

Pañoles de elementos de limpieza (en los que no se almacenen líquidos inflamables).

Laboratorios (en los que no se almacenen líquidos inflamables).

Farmacias

Pequeños cuartos de secado (con una superficie de 4 metros cuadrados (43 pies cuadrados) o menos).

Cámaras de valores.

8). Alojamiento con grave riesgo de incendio

Espacios públicos que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio no es reducido, y que ocupen una superficie de cubierta de 50 metros cuadrados (500 pies cuadrados) o más.

Peluquerías y salones de belleza.

9). Espacios para fines sanitarios y similares

Instalaciones higiénicas comunes, duchas, baños, retretas, etc.

Percheros lavanderías

Oficios aislados en espacios de alojamiento.
Las instalaciones higiénicas privadas serán consideradas parte del espacio aun que estén situadas.

Pañoles de luces.
Pañoles de pinturas

Pañoles de pertrechos que contengan líquidos inflamables (incluidos colorantes, medicamentos, etc.)
Laboratorios (en los que se almacenan líquidos inflamables).

- 10) Tanques y espacios perdidos y de maquinaria auxiliar con riesgo o nulo riesgo de incendio.
Tanques de agua estructurales.
Espacios perdidos y coferdanes.
Espacios de maquinaria auxiliar en los que no haya maquinaria con lubricación a presión y esté prohibido el almacenamiento de materiales combustibles, tales como: compartimientos de ventilación y climatización; compartimientos de molinete; compartimiento del servo; compartimiento del equipo estabilizador; compartimiento de motor eléctrico de propulsión; compartimientos de cuadros eléctricos de distribución por secciones y equipo exclusivamente eléctrico no constitutivo de transformadores eléctricos en aceite (de más de 10 Kw.) túneles de eje y túneles de tuberías, y cámaras de bombas y de maquinaria de refrigeración (que no operen con líquidos inflamables ni utilicen éstos).

Troncos cerrados al servicio de los espacios que se acaban de enumerar.

Otros troncos cerrados, tales como los de tuberías y cables.

- 11) Espacios de maquinarias auxiliar, espacios de carga, espacios de categoría, tanques de hidrocarburos llevados como cargamento o como provisión del buque y de otros espacios similares con moderado riesgo de incendio.
Tanques para carga de hidrocarburos.
Cámaras de carga, troncos de acceso y escotillas.
Cámaras refrigeradas.

Tanques de combustible (si están instalados en espacios aislados que no contengan maquinarias).

Túneles de ejes y túneles de tuberías en los que sea posible almacenar materiales combustibles.

Espacios de maquinaria auxiliar, como los indicados en la categoría (10), en los que haya maquinaria con sistema de lubricación a presión o en los que se permita almacenar materiales combustibles.

Puestos de supervisión de combustible.

Espacios con transformadores eléctricos en aceite (de más de 10 kw.).

Espacios en los que haya generadores auxiliares accionados por turbinas y máquinas alternativas de vapor, y pequeños motores de combustión interna con potencia máxima de 112 Kw. que accionen generadores de emergencia y bombas para rociadores y grifos de aspersión, bombas contra incendios, bombas de sentina, etc.

Espacios de categoría especial (a los que sólo se aplican las Tablas (1) y (3)).

Troncos cerrados, al servicio de los espacios que se acaban de enumerar.

- 12) Espacios de máquinas y cocinas principales
Cámaras de máquinas propulsoras principales (no las cámaras de motores eléctricos de propulsión) y cámaras de calderas.

Espacios de maquinaria auxiliar no incluidos en las categorías (10) y (11), que contienen motores de combustión interna o grupos de dispositivos quemadores, calentadores o de bombeo de combustible.
Cocinas principales y anexos.

Troncos y guardacalores de los espacios que se acaban de enumerar.

- 13) Gambuzas o pañoles, talleres, descensas, etc.
Oficios principales separados de las cocinas.
Lavandería principal.

Cuartos de secado grandes (con una superficie de cubierta de más de 4 metros cuadrados (43 pies cuadrados).)

Gambuzas o pañoles diversos.
Pañoles de correos y equipajes.

Pañoles de basuras.
Talleres (fuera de los espacios de máquinas, cocinas, etc)

iii) Cuando se indique un valor único para la integridad al fuego de un mamparo límite situado entre dos espacios, el valor será el aplicable en todos los casos.

iv) Para determinar la norma de integridad al fuego aplicable a un mamparo límite situado entre dos espacios que quede dentro de una zona vertical principal u horizontal protegida por un sistema automático de rociadores acorde con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo, entre zonas de ese índole, si ninguna de ellas está protegida por tal sistema, se aplicará el mayor de los dos valores dados en las tablas.

v) Para determinar la norma de integridad al fuego aplicable a un mamparo límite situado entre dos espacios que quede dentro de una zona vertical principal u horizontal protegida por un sistema automático de rociadores acorde con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo, entre zonas de ese índole, si ambas están protegidas por tal sistema, se aplicará el menor de los dos valores dados en las tablas. Cuando en el interior de espacios de alojamiento y de servicio una zona protegida por un sistema automático de rociadores se encuentre con otra no protegida de ese modo, a la división que medie entre estas zonas se le aplicará el mayor de los dos valores dados en la tabla.

vi) Cuando haya espacios adyacentes de la misma categoría en métrica y en las tablas figure el exponente "1", no hará falta colocar mamparo o cubierta entre dichos espacios si la Administración no los considera necesarios. Por ejemplo, en la Categoría (12) no hará falta colocar un mamparo entre una cocina y sus oficinas anexos, con tal que los mamparos y cubiertas de los oficinas mantengan la integridad de los mamparos límites de la cocina. Sin embargo, entre una cocina y una cámara de máquinas deberá colocarse un mamparo, aunque ambos espacios figuren en la Categoría (12).

vii) Cuando en las tablas figure el exponente "2" se podrá tomar el valor menor de aislamiento, pero sólo cuando en uno de los espacios contiguos esté protegido por un sistema de rociadores automáticos que cumpla con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo.

viii) No obstante las disposiciones de la Regla 19 del presente Capítulo, no hay prescripciones especiales respecto del material ni de la integridad características de los mamparos límite cuando en las tablas solamente aparezca un número.

ix) En cuanto a los espacios de Categoría (5), la Administración determinará si procede aplicar a los extremos de mamparos y superestructuras los valores de aislamiento de la Tabla 1 o los de la Tabla 2, y si a las cubiertas de la Tabla 3 hay que aplicarles los de la Tabla 3 a los de la Tabla 4. Las prescripciones relativas a la Categoría (5) que figuran en las Tablas 1 a 4 no obligarán en ningún caso a cerrar los espacios que a juicio de la Administración necesiten estar cerrados.

Oficios aislados en espacios de alojamiento.
Las instalaciones higiénicas privadas serán consideradas parte del espacio aun que estén situadas.

Pañoles de luces.
Pañoles de pinturas

Pañoles de pertrechos que contengan líquidos inflamables (incluidos colorantes, medicamentos, etc.)
Laboratorios (en los que se almacenan líquidos inflamables).

10). **Tanques y espacios perdidos y de maquinaria auxiliar con riesgo o nulo riesgo de incendio.**

Tanques de agua estructurales.

Espacios perdidos y coferdanes.

Espacios de maquinaria auxiliar en los que no haya maquinaria con lubricación a presión y esté prohibido el almacenamiento de materiales combustibles, tales como: compartimientos de ventilación y climatización; compartimientos de molineta; compartimiento del servo; compartimiento del equipo estabilizador; compartimiento de motor eléctrico de propulsión; compartimientos de cuadros eléctricos de distribución por secciones y equipo exclusivamente eléctrico no constitutivo de transformadores eléctricos en aceite (de más de 10 Kw.) túneles de eje y tuberías de tuberías, y cámaras de bombas y de maquinaria de refrigeración (que no operen con líquidos inflamables ni utilicen éstos).

Troncos cerrados al servicio de los espacios que se acaban de enumerar.

Otros troncos cerrados, tales como los de tuberías y cables.

11). **Espacios de maquinarias auxiliar, espacios de carga, espacios de categoría, tanques de hidrocarburos llevados como cargamento o como provisión del buque y de otros espacios similares con moderado riesgo de incendio.**

Tanques para carga de hidrocarburos.

Cámaras de carga, troncos de acceso y escotillas.

Cámaras refrigeradas.

Tanques de combustible (si están instalados en espacios aislados que no contengan maquinarias).

Túneles de ejes y túneles de tuberías en los que sea posible almacenar materiales combustibles.

Espacios de maquinaria auxiliar, como los indicados en la categoría (10), en los que haya maquinaria con sistema de lubricación a presión o en los que se permita almacenar materiales combustibles.

Fuertes de aprovisionamiento de combustible.

Espacios con transformadores eléctricos en aceite (de más de 10 kw.).

Espacios en los que haya generadores auxiliares accionados por turbinas y máquinas alternativas de vapor, y pequeños motores de combustión interna con potencia máxima de 112 Kw. que accionen generadores de emergencia y bombas para rociadores y grifos de aspersión, bombas contraincendios, bombas de sentina, etc.

Espacios de categoría especial (a los que sólo se aplican las Tablas (1) y (3).

Troncos cerrados, al servicio de los espacios que se acaban de enumerar.

12). **Espacios de máquinas y cocinas principales**
Cámaras de máquinas propulsoras principales (no las cámaras de motores eléctricos de propulsión) y cámaras de calderas.

Espacios de maquinaria auxiliar no incluidos en las categorías (10) y (11), que contienen motores de combustión interna o grupos de dispositivos quemadores, calentadores o de bombeo de combustible.
Cocinas principales y anexos.

Troncos y guardacalores de los espacios que se acaban de enumerar.

13). **Gambuzas o pañoles, talleres, despensas, etc.**

Oficios principales separados de las cocinas.

Lavandería principal.

Cuertos de secado grandes (con una superficie de cubierta de más de 4 metros cuadrados (43 pies cuadrados.)

Gambuzas o pañoles diversos.

Pañoles de correos y equipajes.

Pañoles de basuras.

Talleres (fuera de los espacios de máquinas, cocinas, etc)

iii) Cuando se indique un valor único para la integridad al fuego de un mamparo límite situado entre dos espacios, este valor será el aplicable en todos los casos.

iv) Para determinar la norma de integridad al fuego aplicable a un mamparo límite situado entre dos espacios que quedan dentro de una zona vertical principal u horizontal protegida por un sistema automático de rociadores acorde con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo, entre zonas de esa índole, si ninguna de ellas está protegida por tal sistema, se aplicará el mayor de los dos valores dados en las tablas.

v) Para determinar la norma de integridad al fuego aplicable a un mamparo límite situado entre dos espacios que quedan dentro de una zona vertical principal u horizontal protegida por un sistema automático de rociadores acorde con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo, entre zonas de esa índole, si ambas están protegidas por tal sistema, se aplicará el menor de los dos valores dados en las tablas. Cuando en el interior de espacios de alojamiento y de servicio una zona protegida por un sistema automático de rociadores se encuentre con otra no protegida de ese modo, a la división que medie entre estas zonas se le aplicará el mayor de los dos valores dados en la tabla.

vi) Cuando haya espacios adyacentes de la misma categoría numérica y en las tablas figure el exponente "1", no hará falta colocar mamparo o cubierta entre dichos espacios si la Administración no los considera necesarios. Por ejemplo, en la Categoría (12) no hará falta colocar un mamparo entre una cocina y sus oficinas anexas, con tal que los mamparos y cubiertas de los oficinas mantengan la integridad de los mamparos límites de la cocina. Sin embargo, entre una cocina y una cámara de máquinas deberá colocarse un mamparo, aunque ambos espacios figuren en la Categoría (12).

vii) Cuando en las tablas figure el exponente "2" se podrá tomar el valor menor de aislamiento, pero sólo cuando uno de los espacios contiguos está protegido por sistema de rociadores automáticos que cumpla con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo.

viii) No obstante las disposiciones de la Regla 19 del presente Capítulo, no hay prescripciones especiales respecto del material ni de la integridad característicos de los mamparos límite cuando en las tablas solamente aparece un guión.

ix) En cuanto a los espacios de Categoría (5), la Administración determinará si procede aplicar a los extremos de cubiertas y superestructuras los valores de aislamiento de la Tabla 1 o los de la Tabla 2, y si a las cubiertas de Integridad hay que aplicarles los de la Tabla 3 o los de la Tabla 4. Las prescripciones relativas a la Categoría (5) que figuran en las Tablas 1 a 4 no obligarán en ningún caso a cerrar los espacios que a juicio de la Administración no necesitan estar cerrados.

Escaleras	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-60	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Pasillos	(3)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-15	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Puestos de manejo de botes y balsas salvavidas y de embarco en los mismos	(4)			—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Espacios de cubierta de interior	(5)				—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alojamientos con escaso riesgo de incendios	(6)					A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Alojamientos con riesgo moderado de incendio	(7)						A-30	A-60	A-0	A-0	A-30	A-60	A-30	A-60
Alojamientos con grave riesgo de incendio	(8)							A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-30	A-60
Espacios para fines sanitarios y similares	(9)								A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanques y espacios perdidos y maquinaria auxiliar con escaso o nulo riesgo de incendios	(10)									A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espacios de maquinaria auxiliar, espacios de carga, espacios de categoría especial, tanques de hidrocarburos llevados como cargamento o como provisión del tanque y demás espacios similares con moderado riesgo de incendios	(11)										A-0	A-60	A-0	A-60

Espacios de máquinas y componentes principales	(12)												A-60	A-30 ² A-15	A-60
Gabinetes o paños de tallado despendidos	(13)													A-0	A-30
Otros espacios en los que se almacenan líquidos inflamables	(14)														A-60

TABLA 2.- MAMPAROS QUE NO LIMITAN ZONAS VERTICALES PRINCIPALES NI ZONAS HORIZONTALES

Espacios	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Puestos de control	(1)	B-0 ²	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60
Escaleras	(2)		A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-15	A-30	A-15
Pasillos	(3)			C	A-0	A-0	B-0	B-15	B-15	B-0	A-0	A-15	A-30	A-0
Puestos de manejo de botes y balsas salvavidas y de embarco en los mismos	(4)				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-0	A-15
Espacios de cubierta de interior	(5)				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alojamientos con escaso riesgo de incendio	(6)						B-0	B-15	B-15	B-0	A-0	A-15	A-30	A-0
Alojamientos con riesgo moderado de incendio	(7)							B-15	B-15	B-0	A-0	A-15	A-60	A-15
Alojamientos con grave riesgo de incendio	(8)								B-15	B-0	A-0	A-30	A-60	A-15
Espacios para fines sanitarios y similares	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanques y espacios perdidos y maquinaria auxiliar con escaso o nulo riesgo de incendios	(10)										A-0 ¹	A-0	A-0	A-0
Espacios de maquinaria auxiliar, espacios de carga, espacios de categoría especial, tanques de hidrocarburos llevados como cargamento o como provisión del tanque y demás espacios similares con moderado riesgo de incendio	(11)											A-0 ¹	A-0	A-0

Espacios de máquinas y cocinas principales	(12)														A-0
Garbuzas o paños, talleres, despensas, etc.	(13)														
Otros espacios en los que se almacenan líquidos inflamables	(14)														

TABLA 3.- CUBIERTAS QUE FORMAN BAYONETAS EN ZONAS VERTICALES PRINCIPALES O QUE LIMITAN ZONAS HORIZONTALES

Espacio inferior → Espacio superior →		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Puestos de control	(1)	A-60	A-60	A-30	A-0	A-0	A-15	A-30	A-60	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Escaleras	(2)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Asilleros	(3)	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Puestos de manejo de botes y balsas salvavidas y de embarco en los mismos	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espacios de cubierta de intemperie	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alojamientos con escaso riesgo de incendio	(6)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-15	A-0	A-15
Alojamiento con riesgo moderado de incendio	(7)	A-60	A-60 A-15	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-30	A-0	A-30
Alojamientos con grave riesgo de incendio	(8)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60
Espacios para fines sanitarios y similares	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanques y espacios perdidos y de maquinaria auxiliar con escaso o nulo riesgo de incendio	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espacios de maquinaria auxiliar, espacios de carga, espacios de categoría especial, tanque de hidrocarburos llevados como cargamento o como provisión de buque y demás espacios similares con moderado riesgo de incendio	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60

Espacios de máquinas y cocinas principales	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Garbuzas o paños, talleres, despensas, etc.	(13)	A-60	A-60 A-15	A-30 A-0	A-15	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-60
Otros espacios en los que se almacenan líquidos inflamables	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60

TABLA 4.- CUBIERTAS QUE NO FORMAN BAYONETAS EN ZONAS VERTICALES PRINCIPALES NI LIMITAN ZONAS HORIZONTALES

Espacio inferior → Espacio superior →		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Puestos de control	(1)	A-30 A-0	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Escaleras	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-60
Asilleros	(3)	A-15 A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-15 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-60
Puestos de manejo de botes y balsas salvavidas y de embarco en los mismos	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	--	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espacios de cubierta de intemperie	(5)	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	--	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Alojamientos con escaso riesgo de incendio	(6)	A-60	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-0	A-60
Alojamientos con riesgo moderado de incendio	(7)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-60
Alojamientos con grave riesgo de incendio	(8)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-0	A-30 A-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-60 B-0	A-0 B-0	A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-60

... de maquinaria auxiliar con escape o nulo riesgo de incendio (10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espacios de maquinaria auxiliar, espacios de carga, espacios de categoría especial, tanque de hidro-cargueros llevados como cargamento o como provisión de buque y demás espacios similares con moderado riesgo de incendio (11)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-15	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30 A-15
Espacios de máquinas y cocinas principales (12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30	A-0	A-60
Gambuzes y pañoles talleres, despensas, etc. (13)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0
Otros espacios en los que se almacenan líquidos inflamables (14)	A-60	A-60 A-30	A-60 A-30	A-60	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 ² A-0	A-30 ² A-0	A-0	A-30 ² A-0	

c) Cabe señalar que los cielos rasos o los revestimientos, continuos y de Clase "B", junto con los correspondientes cubiertas y mamparos, dan total o parcialmente el aislamiento y la seguridad prescritos respecto de una división.

d) En la ubicación de particularidades estructurales para la prevención de incendios, la Administración tendrá en cuenta el riesgo de transmisión de calor en las intersecciones y en los puntos extremos de las barreras térmicas prescritas.

Regla 21
Medios de evacuación

e) En todos los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación y en los espacios en que normalmente trabaje la tripulación, excepto en los espacios de máquinas, se dispondrán escaleras y escalas que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta en los botes y balsas salvavidas. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

i) Desde la cubierta de cierre, cada compartimiento estanca o cada espacio o grupo de espacios sometidos a parecidas restricciones tendrá dos medios de evacuación, uno de los cuales, por lo menos, estará independizado de las estancas. Excepcionalmente la Administración podrá aceptar que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios efectivos y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicios en los mismos.

ii) Desde la cubierta de cierre habrá por lo menos dos medios de evacuación por cada zona vertical principal, espacio o grupo de espacios sometidos a parecidas restricciones, uno de cuyos medios, por lo menos, dará acceso a una escalera que constituya una salida vertical.

iii) Uno por lo menos de los medios de evacuación prescritos en los apartados i) y ii) del párrafo e) de la presente Regla estará formado por una escalera de fácil acceso, empalmada en un tronco, que de modo continuo proteja contra el fuego desde su nivel de arranque hasta la cubierta que le corresponda para embarcar en los botes y balsas salvavidas o hasta el nivel más alto a que llegue, si éste fuere superior. Sin embargo, cuando la Administración conceda la dispensa admitida en el párrafo e) i) de la presente Regla, en el medio de evacuación único deberá ser seguro a juicio suyo. El ancho, el número y la continuidad de escaleras responderán a criterios que satisfagan a la Administración.

v) La protección de los accesos que haya para las zonas de embarco en botes y balsas salvavidas desde los troncos de escalera responderá a criterios que satisfagan a la Administración.

w) Los ascensores no serán considerados como constitutivos de uno de los medios de evacuación prescritos.

vi) Las escaleras que sólo den servicio a un espacio y a una plataforma de éste no serán consideradas como constitutivas de uno de los medios de evacuación prescritos.

vii) Si la estación radiotelegráfica no tiene salida directa a la cubierta de intemperie, se proveerán dos medios de evacuación desde dicha estación.

viii) No se permitirán los pasillos ciegos que midan más de 13 metros (43 pies) de largo.

b) i) En los espacios de categoría especial, el número y la posición de los medios de evacuación, tanto por debajo como por encima de la cubierta de cierre, responderán a criterios que satisfagan a la Administración, y en general la seguridad de acceso a la cubierta de embarco será por lo menos equivalente a la prevista en los apartados i), ii), iii), iv), v) del párrafo e) de la presente Regla.

ii) Una de las vías de evacuación que arranque de los espacios de máquinas en los que normalmente trabaje la tripulación evitará el paso por cualquiera de los espacios de categoría especial.

c) Cada espacio de máquinas tendrá dos medios de evacuación. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

i) Si el espacio está situado debajo de la cubierta de cierre, los dos medios de evacuación consistirán en:

1) dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior de dicho espacio e igualmente separadas entre sí, y desde las que haya acceso a las correspondientes cubiertas de embarco en los botes y balsas salvavidas. Una de estas escalas protegerá de modo continuo contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro fuera del mismo; o bien

2) una escala de acero que conduzca a una puerta, situada en la parte superior del espacio, desde la que haya acceso a la cubierta de embarco, y una puerta de acero maniobrable desde ambos lados y que ofrezca una vía segura de evacuación hacia la cubierta de embarco.

ii) Si el espacio está situado por encima de la cubierta de cierre, los dos medios de evacuación estarán tan separados entre sí como sea posible, y sus respectivas puertas de salida ocuparán posiciones desde las que haya acceso a las correspondientes cubiertas de embarco en los botes y balsas salvavidas. Cuando dichos medios de evacuación obliguen a utilizar escalas, éstas serán de acero.

No obstante, en los buques de menos de 1,000 toneladas de arqueo bruto la Administración podrá aceptar que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la anchura y disposición que tenga la parte superior del espacio; y en los buques de 1,000 toneladas o más de arqueo bruto la Administración podrá aceptar que sólo haya un medio de evacuación desde cualquiera de los espacios aquí considerados, a condición de que exista una puerta o una escala de acero que ofrezcan una vía segura de evacuación hacia la cubierta de embarco, considerando la naturaleza y la ubicación del espacio y la posibilidad de que normalmente haya personas de servicio en él.

a) Todas las escaleras tendrán armazón de acero, excepto en los casos en que la Administración aprueba la utilización de otro material equivalente, y estarán instaladas en el interior de troncos contruidos con divisiones de Clase "A" y provistos de medios eficaces de cierre en todas las aberturas. No obstante:

1) la escalera que enlace solamente dos cubiertas podrá no estar encerrada en un tronco, si la integridad de la cubierta atravesada por la escalera viene garantizada mediante mamparos o puertas adecuados en un mismo espacio de entrepuente. Cuando una escalera esté encerrada solamente en un espacio de entrepuente, el tronco que la encierre estará protegido de acuerdo con los establecidos en las tablas para cubiertas, que se dan en la Regla 20 del presente Capítulo;

ii) no pueden instalarse escaleras sin tronco en un espacio público, siempre que se encuentren por completo dentro de dicho espacio.

b) Los troncos de escalera tendrán comunicación directa con los pasillos, y la amplitud suficiente para evitar que se produzcan embotellamientos, teniendo en cuenta el número de personas que puedan utilizarlos en caso de emergencia. En la medida de lo posible no darán acceso directo a camarotes, pasillos de servicio ni otros locales cerrados que contengan materiales combustibles y en los que pueda declararse fácilmente un incendio.

c) Los cajas de ascensor estarán instaladas de forma que impidan el paso del humo y de las llamas de un entrepuente a otro, y provistas de dispositivos de cierre que permitan controlar el tiro y el peso del humo.

Regla 23

Aberturas en divisiones de Clase "A"

a) Cuando las divisiones de Clase "A" estén perforadas para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc. o para aceptar esloras, bscas u otros elementos estructurales, se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya la resistencia al fuego de estas divisiones, a reserva de lo dispuesto en el párrafo g) de la presente Regla.

b) Cuando forzosamente un conductor de ventilación haya de atravesar un mamparo de zona vertical principal, se instalará junto al mamparo una válvula de mariposa de cierre automático, contraincendios y a prueba de fallos. Esta válvula se deberá poder cerrar también manualmente desde ambos lados del mamparo. Las posiciones de accionamiento serán fácilmente accesibles y estarán marcadas con pinturas roja y reflectora. El conducto situado entre el mamparo y la válvula será de acero o de otro material equivalente y, si es necesario, llevará un aislamiento que le permita cumplir con lo dispuesto en el párrafo a) de la presente Regla. La válvula de mariposa tendrá, por lo menos a un lado del mamparo, un indicador visible que señale si está abierta.

c) Exceptuando las escotillas situadas entre espacios de carga, de categoría especial, de pertrechos y de equipajes, y entre esos espacios y las cubiertas de intemperie, todas las aberturas estarán provistas de medios fijos de cierre, que serán por lo menos tan resistentes al fuego como las divisiones en que estén instalados.

d) Todas las puertas y los marcos de puerta de divisiones de Clase "A", así como los dispositivos que aseguren estas puertas en la posición de cerradas, ofrecerán una resistencia al fuego y al paso del humo y de las llamas equivalente, en la medida de lo posible, a la de los mamparos en que están situados. Tales puertas y marcos serán de acero o de otro material equivalente, las puertas estancas no necesitan aislamientos.

e) Para abrir o cerrar cada una de estas puertas, desde ambos lados del mamparo, bastará con una persona.

f) Las puertas contraincendios de los mamparos de las zonas verticales principales y de los troncos de escalera, excluidas las puertas estancas de accionamiento a motor y las que normalmente permanezcan cerradas, serán de cierre automático capaz de vencer una inclinación de 3,5 grados. Si fuere necesario, la velocidad de cierre de las puertas será considerable, para evitar peligros innecesarios al personal. Estas puertas, exceptuadas las que normalmente vayan cerradas, po-

drán estar en una posición situada en la puerta o junto a ella. El mecanismo accionador responderá a un diseño tal que la puerta se cierre automáticamente en caso de avería del sistema de control; no obstante, deberá aceptar, para este fin, puertas estancas de accionamiento a motor de un tipo aprobado. No se permitirán ganchos de retención que no puedan ser accionados desde el puesto de control. Las puertas oscilantes o dobles hojas que estén permitidas, tendrán un dispositivo accionador que actúe automáticamente, mandado por el sistema accionador de las puertas.

g) Cuando un espacio esté protegido por un sistema automático de rociadores que cumpla con lo dispuesto en la Regla 12 del presente Capítulo, o tenga cielo raso continuo de Clase "B", las aberturas de las cubiertas que no formen bayonetas en zonas verticales principales ni limiten zonas horizontales cerrarán con un grado de estanqueidad aceptable, y tales cubiertas satisfarán las normas de integridad de la Clase "A" hasta donde, a juicio de la Administración, sea razonable y posible.

h) Las prescripciones de integridad de Clase "A" aplicables a elementos limitadores que dan al exterior del buque se regirán para mamparos de cristal, ventanas ni postillos, ni para las puertas exteriores de superestructuras y cascos. Aberturas en divisiones de Clase "B"

a) Cuando las divisiones de Clase "B" estén perforadas para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc. destinados a la instalación de bocas de ventilación, alumbrado y dispositivos análogos, se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya la resistencia al fuego de estas divisiones.

b) Las puertas y los marcos de puertas situados en divisiones de Clase "B" así como sus dispositivos de sujeción, constituirán un medio de cierre cuya resistencia al fuego sea equivalente en la medida de lo posible a la de las divisiones en la parte inferior de las puertas. Cuando haya una o varias aberturas de este tipo en una puerta o debajo de ella, su área total no excederá de 0,05 metros cuadrados (70 pulgadas cuadradas). Si la abertura ha sido practicada en la puerta, llevará una rejilla de material incombustible. Las puertas serán de material incombustible.

c) Las prescripciones de integridad de Clase "B" aplicables a los elementos limitadores que dan al exterior del buque se regirán para mamparos de cristal, ventanas ni postillos, ni para las puertas exteriores de superestructuras y cascos.

d) Cuando haya una instalación automática de rociadores que cumpla con lo dispuesto en la Regla 12 del presente Capítulo:

i) las aberturas de las cubiertas que no formen bayonetas en zonas verticales principales ni limiten zonas horizontales cerrarán con un grado de estanqueidad aceptable, y tales cubiertas satisfarán las prescripciones de integridad de la Clase "B" hasta donde, a juicio de la Administración, sea razonable y posible; y

ii) las aberturas practicadas en mamparos de pasillo contruidos con materiales de Clase "B" estarán protegidos de acuerdo con las disposiciones de la Regla 19 del presente Capítulo.

Regla 25

Sistemas de ventilación

a) En general, los ventiladores irán dispuestos de manera que los conductos que desembocan en los diversos espacios estén dentro de la misma zona vertical principal.

b) Cuando los sistemas de ventilación atraviesen cubiertas además de las precauciones relativas a la integridad de la cubierta exigidas por la Regla 23 del presente Capítulo, se tomarán otras encaminadas a reducir el riesgo que el humo y los gases calientes pasen de un entrepuente a otro por los conductos. Además de satisfacer las prescripciones de aislamiento que figuran en la presente Regla, si es necesario se aislarán los conductos verticales siguiendo lo prescrito en las pertinentes tablas de la Regla 24 del presente Capítulo.

c) Las aberturas principales de aspiración y descarga de todos los sistemas de ventilación podrán quedar cerradas desde el exterior del espacio destinado a ser ventilado.

- 1) Los conductos cuya sección tenga un área de menos de 0,075 metros cuadrados (116 pulgadas cuadradas) y todos los conductos verticales que se utilicen para ventilar más de un entrepuente serán de acero o de otro material equivalente.
- ii) Los conductos cuya sección tenga un área de menos de 0,075 metros cuadrados (116 pulgadas cuadradas) se construirán con materiales incombustibles. Cuando estos conductos atraviesen divisiones de Clase "A" o "B" se tomarán con materiales incombustibles. Cuando estos conductos atraviesen divisiones de Clase "A" o "B" se tomarán las medidas necesarias para asegurar la integridad al fuego de la división.
- iii) Los tramos cortos de conducto que en general no excedan de 0,30 metros cuadrados (31 pulgadas cuadradas) de sección y de 2 metros (79 pulgadas) de longitud, podrán ser incombustibles, siempre y cuando satisfagan las siguientes condiciones:

- 1) que el conducto esté construido con un material cuyo riesgo de incendio sea reducido a juicio de la Administración;
- 2) que el conducto se utilice solamente en la partes extremas del sistema de ventilación;
- 3) que el conducto no esté situado a menos de 0,6 metros (24 pulgadas), medida esta distancia en el sentido longitudinal del conducto, de una perforación practicada en una división de Clase "A" o "B", incluidos cielos o techos continuos de Clase "B".

- e) Cuando se instale ventilación en troncos de escalera, el conducto o los conductos, dado que los haya, arrancarán de la línea de ventiladores, serán independientes de otros conductos del sistema de ventilación y no se utilizarán para ventilar otro espacio.
- f) Todos los aparatos de ventilación mecánica, salvo los de los espacios de máquinas y de carga y cualquier otro sistema de ventilación exigible en virtud de lo dispuesto en el párrafo h) de la presente Regla, estarán provistos de mandos agrupados de modo que se puedan parar todos los ventiladores desde un cualquiera de dos puestos distintos, los cuales estarán tan separados entre sí como sea posible. Los mandos de la ventilación mecánica destinada a los espacios de máquinas estarán agrupados también de modo que quepa accionarlos desde dos puestos, uno de los cuales estará situado fuera de dichos espacios. Los ventiladores que den servicio a los sistemas mecánicos de ventilación para los espacios de carga se podrán parar desde un lugar seguro situado fuera de tales espacios.
- g) Cuando los conductos de extracción de los fogones de las cocinas atraviesen alojamientos o espacios que contengan materiales combustibles, estarán contruidos con divisiones de Clase "A". Cada conducto de extracción estará provisto de:
- i) un filtro de grasas fácilmente desmontables 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) medio fijos de extinción de un fuego que se produzca en el interior del conducto.
- h) 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 de intemperie o de modo que den a ella, o cuando se puedan utilizar dispositivos locales de cierre igualmente eficaces.
- i) Los conductos de ventilación de los espacios de categoría A para máquinas no pasarán normalmente a través de alojamientos, espacios de servicio ni puestos de control. No obstante

los conductos son de acero y se ajustan a la norma "A-60", o si

- ii) los conductos son de acero y llevan una válvula automática de mariposa contra incendios, próxima al mamparo de mamparo, y están aislados según la norma "A-60" desde el espacio de máquinas hasta un punto que, situado más allá de la válvula de mariposa, diste de ésta un mínimo de 5 metros (16 pies).
- j) Los conductos para ventilación de alojamientos, espacios de servicio o puestos de control no pasarán normalmente a través de espacios de Categoría A para máquinas. No obstante la Administración podrá dispensar de esta prescripción si los conductos son de acero y se han instalado válvulas automáticas de mariposa contra incendios próximas a los mamparos límite atravesados.

Regla 26

Ventanas y portillos

- a) Todas las ventanas y los portillos de los mamparos situados en el interior de espacios de alojamiento y de servicio y de puesto de control que no sean aquellos a los cuales son de aplicación las disposiciones de la Regla 23 b) y las de la Regla 24 c) del presente Capítulo, estarán contruidos de manera que respondan a las prescripciones de integridad dada para el tipo de mamparo en que están colocados.
- b) No obstante lo que se prescribe en las tablas de la Regla 20 del presente Capítulo:
- i) todas las ventanas y los portillos de los mamparos que separen del exterior espacios de alojamiento y de servicios y puesto de control, tendrán marcos de acero o de otro material apropiado. El cristal quedará sujeto con listones o piezas angulares metálicos;
 - ii) se dedicará una atención especial a la integridad al fuego de las ventanas que den a zonas abiertas o cerradas de embarco en botes y balsas salvavidas y a las de las ventanas situadas por debajo de dichas zonas en las posiciones que el hecho de que esa integridad se fallase durante un incendio impediría el arriado de los botes y balsas o el embarco en los mismos.

Regla 27

Uso restringido de materiales combustibles

- a) Salvo en los espacios de carga y los destinados a cocina y equipaje y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, todos los revestimientos, rastreos, cielo rasos y aislamientos serán de materiales incombustibles. Los mamparos y las cubiertas parciales utilizadas para subdividir un espacio por razones utilitarias o artísticas serán también de material incombustible.
- b) Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criógenos 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.
- c) Los mamparos, revestimientos y cielo rasos de todos los espacios de alojamiento y de servicio podrán ir cubiertos de chapas de combustibles, con tal de que el espesor de ésta no exceda de 2 milímetros (1/12 de pulgada) en el interior de ninguno de dichos espacios; y en los pasillos, troncos de escalera y puesto de control no excederá de 1,5 milímetros (1/17 de pulgada).
- d) El volumen total de los acabados, molduras, decoraciones y madera chapada combustible no excederá en ningún espacio de alojamiento o de servicio de un volumen equivalente al de una chapa de madera de 2,5 milímetros (1/10 de pulgada) de espesor que recubriese la superficie total de las paredes y de los cielos rasos. En buques provistos de un sistema automático de rociadores que cumpla con las disposiciones de la Regla 12 del presente Capítulo, el volumen citado puede incluir cierta cantidad del material combustible empleado para montar divisiones de Clase "A".

e) Todas las superficies descubiertas de pasillos y troncos de escaleras, y las superficies de espacios ocultos o inaccesibles que haya en los espacios de alojamiento y de servicios y puesto de control tendrán características de débil propagación de la llama*.

f) Se reducirá al mínimo el mobiliario en pasillos y troncos de escalera.

g) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de un tipo tal que a juicio de la Administración no presente excesivo riesgo de incendio ni produzca demasiado humo u otras emanaciones tóxicas.

h) Los revestimientos primarios de cubierta, si los hay, aplicados en el interior de espacios de alojamiento y de servicios y puestos de control, serán de un material aprobado que no se inflame fácilmente ni origine riesgos de toxicidad o de explosión a temperaturas elevadas.†

i) Los papeleras serán de materiales incombustibles y llevarán laterales y fondo sólidos.

Regla 28

Cuestiones diversas

Prescripciones aplicables a todas las partes del buque.

a) Las tuberías que atraviesen divisiones de Clase "A" o "B" serán de un material aprobado por la Administración teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deben soportar. Las tuberías para aceite o líquidos combustibles serán de un material aprobado por la Administración teniendo en cuenta el peligro de incendio. En la construcción de imbornales de bombas, descargas de aguas sucias y demás orificios de evacuación de gases a la línea de 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.

Prescripciones aplicables a los espacios de alojamiento y de servicios, puestos de control, pasillos y escaleras

* Véase "Directrices sobre la evaluación de los riesgos de incendio típicos de los materiales" aprobadas por la Organización mediante la Resolución A166 (ES-IV).
† Véase "Instrucciones provisionales revisadas sobre procedimientos primarios de cubierta", aprobadas por la Organización mediante la Resolución A.21 (VII).

b) 1) 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 espaciamento intermedio de no más de 14 metros (46 pies).

11) En sentido vertical, esos espacios, con inclusión de los que se encuentren detrás de los revestimientos de escaleras, troncos, etc., estarán cerrados en cada cubierta.

c) La construcción de cielos rasos y mamparos será tal que, sin que disminuya la eficacia en cuanto a prevención de incendios, los servicios de patrullas puedan detectar humos procedentes de lugares ocultos e inaccesibles, a menos que a juicio de la Administración no exista peligro de que se origine un incendio en dichos lugares.

Regla 29

Sistema automático de rociadores, alarma y detección de incendios o sistema automático de alarma y detección de incendios

En todo buque al que se aplique la presente Parte, en la totalidad de cada una de las zonas separadas, tanto verticales como horizontales, en todos los espacios de alojamiento y de servicios y, cuando lo considere necesario la Administración, en los puestos de control, aunque exceptuando los espacios que no ofrezcan un peligro considerable de incendio (tales como espacios sanitarios, etc.), se proveerá:

1) un sistema automático de rociadores, alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla con las disposiciones de la Regla 12 de la presente Capítulo, instalado y dispuesto de modo que proteja dichos espacios; o bien

11) un sistema automático de alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla con las disposiciones de la Regla 13 del presente Capítulo, instalado y dispuesto de modo que permita la presencia de fuego en dichos espacios.

Protección de los espacios de categoría especial

Disposiciones aplicables a los espacios de categoría especial, estén éstos situados encima o debajo de la cubierta de cierre

a) Generalidades

1) El principio fundamental de las disposiciones de la presente Regla es que, como puede no ser posible aplicar el concepto de zonas verticales principales a los espacios de categoría especial, hay que conseguir en estos espacios protección equivalente, basada en el concepto de zona horizontal y en la provisión de un sistema fijo y eficaz de extinción de incendios. De acuerdo con este concepto y efectos de aplicación de la presente Regla una zona horizontal podrá incluir espacios de categoría especial, no más de una cubierta, siempre que la altura total de la zona no sea superior a 10 metros (33 pies)

11) Todo lo dispuesto en las Reglas 23 y 25 del presente Capítulo, para mantener la integridad de las zonas verticales debe ser aplicado igualmente a cubiertas y mamparos que separen entre sí las zonas horizontales y éstas del resto del buque.

b) Protección estructural

i) Los mamparos límite de espacios de categoría especial llevarán el aislamiento prescrito para los espacios de Categoría (II) en la Tabla 1 de la Regla 20 del presente Capítulo, y las cubiertas constitutivas de límites horizontales, el prescrito para los espacios de Categoría (II) en la Tabla 3 de dicha Regla.

11) En el puente de navegación se dispondrá de indicadores que señalen cuándo está cerrada cualquier puerta contra incendios que dé entrada o salida a espacios de categoría especial.

c) Sistema fijo de extinción de incendios*

Cada espacio de categoría especial estará dotado de un sistema fijo de aspersión de agua a presión, accionable manualmente y de un tipo aprobado, que protegerá todas las partes de cualquier cubierta y plataforma de vehículos, si la hubiere, situadas en él, aunque la Administración podrá permitir el uso de otro sistema fijo de extinción de incendios del que se haya demostrado, en pruebas a gran escala que simulen condiciones de incendio de petróleo derremado en un espacio de categoría especial, que no es menos eficaz para dominar los incendios que puedan declararse en tal espacio.

d) Patrullas y detección de incendios

1) En los espacios de categoría especial se mantendrá un sistema eficiente de patrullas. En cualquiera de dichos espacios en que la vigilancia de una patrulla contra incendios no sea incesante durante toda la travesía, habrá un sistema automático de detección de incendios, de tipo aprobado.

* Véase "Recomendación sobre sistemas fijos de extinción de incendios para espacios de categoría especial", aprobada por la Organización mediante la Resolución A.123 (V).

11) En todos los espacios de categoría especial se instalará el número necesario de dispositivos manuales de alarma contra incendios, cada uno de ellos cerca de la salida del espacio.

e) Equipo extintor de incendios

En cada espacio de categoría especial se instalarán:

i) varias bocas contra incendios con mangueras y lanzas de doble efecto, de tipo aprobado y dispuestas de forma que por lo menos dos chorros de agua que no procedan de la misma boca contra incendios, cada uno de ellos lanzado por una manguera de una sola pieza, puedan alcanzar cualquier parte del espacio de que se trate;

11) por lo menos tres nebulizadores de agua;

111) un dispositivo lanzador portátil acorde con las disposiciones de la Regla 7, d) del presente Capítulo, con tal de que en el buque se disponga, para uso en dichos espacios, de dos de estos dispositivos como mínimo; y

11v) el número de extintores portátiles de tipo aprobado que la Administración considere suficiente.

f) Sistema de ventilación

... sistema mecánico de ventilación, suficiente para por lo menos 10 renovaciones de aire por hora. Será completamente independiente de los demás sistemas de ventilación y funcionará siempre que haya vehículos de estos espacios. La Administración podrá exigir un aumento en el número de renovaciones de aire mientras se esté cargando y descargando vehículos.

1) La ventilación será tal que evite la estratificación del aire y la formación del aire y la formación de bolsas de aire.

ii) Habrá medios que indiquen en el puente de navegación toda pérdida o reducción sufridas en la capacidad de ventilación prescrita.

Disposiciones complementarias, aplicables solamente a los espacios de categoría especial situados por encima de la cubierta de

g) Precauciones contra la ignición de vapores inflamables
... ante la grave pérdida de estabilidad que podría originar acumulación de una gran cantidad de agua en cubierta o en los tanques cuando se haya funcionado el sistema fijo de aspiración a presión, se instalarán imbornales que aseguren una descarga de esta agua directamente al exterior.

h) Precauciones contra la ignición de vapores inflamables
... equipo que pueda ser causa de ignición de vapores inflamables, y especialmente el equipo y los cables eléctricos, será instalado a una altura mínima de 450 milímetros (18 pulgadas) por encima de la cubierta, aunque si la Administración considera que su instalación a menor altura es necesaria para la maniobra segura del buque, dichos equipos y cables serán de un tipo aprobado para empleo en una atmósfera con mezcla explosiva de aire y gasolina. El equipo eléctrico instalado a más de 450 milímetros (18 pulgadas) por encima de la cubierta será de un tipo cerrado y protegido de forma tal que de él no puedan saltar chispas. Referencia a una altura de 450 milímetros (18 pulgadas) por encima de la cubierta se entenderá respecto de cada espacio en que se transportan vehículos y sobre la que se puedan acumular gases explosivos.

1) Si el equipo y los cables eléctricos están instalados en un conducto de salida del aire de ventilación, serán de un tipo aprobado para empleo en atmósferas con mezclas explosivas de aire y gasolina, y la salida de todo conducto de extracción ocupará una posición a salvo de otras posibles causas de ignición.

Disposiciones complementarias, aplicables solamente a los espacios de categoría especial situados por debajo de la cubierta de

i) Precauciones y desague de sentinas
... ante la grave pérdida de estabilidad que podría originar acumulación de una gran cantidad de agua en cubierta o en los tanques cuando se haya funcionado el sistema fijo de aspiración a presión, la Administración podrá exigir que se instalen medios de achique y desague, además de los prescritos en la Regla 16 del Capítulo II - 1 del presente Convenio.

j) Precauciones contra la ignición de vapores inflamables
... cuando haya instalados equipo y cables eléctricos, éstos serán de un tipo adecuado para utilización en atmósferas con mezclas explosivas de aire y gasolina. No se permitirá otro equipo que pueda originar la ignición de gases inflamables.

1) Si el equipo y los cables eléctricos están instalados en un conducto de salida del aire de ventilación, serán de un tipo aprobado para empleo en atmósferas con mezclas explosivas de aire y gasolina, y la salida de todo conducto de extracción ocupará una posición a salvo de otras posibles causas de ignición.

Regla 31

Protección de los espacios de carga distintos de los de categoría especial, destinados al transporte de vehículos automóviles que lleven en los depósitos combustibles para su propia propulsión.

En todo espacio de carga (distinto de los espacios de categoría especial) en el que se transporten vehículos automóviles que lleven en sus depósitos combustible para su propia propulsión, se aplicarán con las siguientes disposiciones:

a) Detección de incendios

Habrá instalado un sistema aprobado de detección de incendios y alarma.

1) Habrá instalado un sistema fijo de gas extintor de dióxido de carbono que cumpla con las disposiciones de la Regla presente Capítulo, excepto cuando el sistema instalado de gas carbónico, en cuyo caso la cantidad de gas disponible será suficiente para liberar un volumen mínimo de gas igual al 45 por ciento del volumen total del mayor de estos espacios de carga, susceptible de ser cerrado herméticamente. La instalación garantizará una rápida y eficaz entrada del gas en el espacio de que se trata. Se puede instalar cualquier otro sistema fijo de extinción de incendios con gas o con espuma de alta expansión, siempre que dé una protección equivalente.

ii) Habrá instalado, para uso en estos espacios, el número suficiente de extintores portátiles de tipo aprobado que la Administración juzgue suficiente.

c) Sistema de ventilación

1) En cada uno de estos espacios de carga se instalará un eficaz sistema mecánico de ventilación, suficiente para dar por lo menos 10 renovaciones de aire por hora. Será completamente independiente de los demás sistemas de ventilación y funcionará siempre que haya vehículos en estos espacios.

ii) La ventilación será tal que evite la estratificación del aire y la formación de bolsas de aire.

iii) Habrá instalados medios que indiquen en el puente de navegación toda pérdida o reducción sufridas en la capacidad de ventilación prescrita.

d) Precauciones contra la ignición de vapores inflamables

1) Cuando haya instalados equipo y cables eléctricos, éstos serán de un tipo adecuado para utilización en atmósferas con mezclas explosivas de aire y gasolina. No se permitirá otro equipo que pueda originar la ignición de gases inflamables.

ii) Si el equipo y los cables eléctricos están instalados en un conducto de salida del aire de ventilación, serán de un tipo aprobado para utilización en atmósferas con mezclas explosivas de aire y gasolina, y la salida de todo conducto de extracción ocupará una posición a salvo de otras posibles causas de ignición.

Regla 32

Mantenimiento de patrullas y otros medios detectores de incendios y provisión de equipo extintor

a) Patrullas y sistemas de detección de incendios, alarma y altavoces.

1) Se mantendrá un eficiente sistema de patrullas, de modo que quepa detectar rápidamente cualquier conato de incendio. Cada uno de los componentes de la patrulla de incendios será adiestrado de modo que conozca bien las instalaciones del buque y la ubicación y el manejo de cualquier equipo que pueda tener que utilizar.

ii) En todos los espacios de alojamiento y de servicio se instalarán dispositivos manuales de alarma que permitan a la patrulla avisar en el acto al puente o al puesto principal de control contra incendios.

iii) Se instalará un sistema aprobado de alarma o de detección de incendios que señale automáticamente en uno o varios puntos apropiados o puestos de control la presencia o indicios de fuego y su localización en cualquier espacio de carga que a juicio de la Administración sea inaccesible para el servicio de patrullas, excepto cuando se demuestre de modo convincente para la Administración que el buque está dedicado a viajes de tan corta duración que sería poco razonable exigir la aplicación de esta prescripción.

iv) En todo momento en que el buque se encuentre en la mar o en puerto (excepto cuando esté fuera de servicio) el tripulante responsable de la tripulación que pueda recibir en el buque cualquier señal inicial de alarma de incendio.

v) Para hacer acudir a la tripulación se dispondrá de un dispositivo de alarma especial accionado desde el puente o desde un puesto de control contra incendios. Este dispositivo de formar parte del sistema general de alarma del buque, pero cabrá hacerlo sonar independientemente de la alarma de los espacios de pasaje.

vi) En todos los espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control se dispondrá de un sistema de altavoces o de otro medio efectivo de comunicación.

Todo buque irá provisto de bombas contraincendios, sistema colector contraincendios, bocas contraincendios y mangueras, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del presente Capítulo y con las prescripciones siguientes:

i) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 4.000 toneladas habrá por lo menos tres bombas contraincendios de abastecimiento independiente, y en todo buque de arqueo bruto inferior a 4.000 toneladas, por lo menos dos de estas bombas.

ii) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1.000 toneladas las conexiones de agua de mar, las bombas contraincendios y las fuentes de energía que las accionen estarán dispuestas de modo que ningún incendio producido en cualquiera de los compartimientos puede inutilizar todas las bombas contraincendios.

iii) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1.000 toneladas, las bombas contraincendios, el colector y las bocas contraincendios estarán dispuestos de modo que, tal como se estipula en la Regla 5 c) del presente Capítulo, quepa lanzar inmediatamente un chorro eficaz de agua, por lo menos, desde cualquiera de las bocas contraincendios situadas en un emplazamiento interior. Asimismo se tomarán las medidas que garanticen un abastecimiento ininterrumpido de agua mediante la puesta en funcionamiento automática de una de las bombas contraincendios prescritas.

iv) En todo buque de arqueo bruto inferior a 1.000 toneladas las instalaciones habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración.

b) Bocas contraincendios, mangueras y lanzas

i) Todo buque llevará mangueras contraincendios en número y de un diámetro que resulten satisfactorios para la Administración. Habrá por lo menos una manguera para cada una de las bombas contraincendios prescritas en la Regla 5 d) del presente Capítulo, y estas mangueras no se utilizarán más que para extinguir incendios o para probar los aparatos extintores en ejercicios de extinción y en vistas de inspección.

ii) En los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas, el número y la distribución de las bocas contraincendios serán tales que cuando estén cerradas todas las puertas estancadas y las situadas en los mamparos de las zonas verticales principales se cumplirá con lo prescrito en la Regla 5 d) del presente Capítulo.

iii) Los medios instalados permitirán que por lo menos dos chorros de agua puedan alcanzar cualquier punto de cualquier espacio de carga cuando éste se encuentre vacío.

iv) Todas las bocas contraincendios prescritas para los espacios de máquinas irán provistas de mangueras que tengan, además de las lanzas prescritas en la Regla 5 g) del presente Capítulo, lanzas adecuadas para rociar el agua sobre combustible líquido, o bien lanzas de doble efecto. Además, cada uno de los espacios de Categoría A para máquinas deberá ir provisto al menos de dos nebulizadores de agua adecuados.

* Un nebulizador de agua puede estar formado por un tubo metálico en forma de "L" cuyo tramo largo tenga unos 2 metros (6 pies) y pueda ser acoplado a una manguera contraincendios, y cuyo tramo corto mida 250 milímetros (10 pulgadas) aproximadamente y vaya provisto de una boquilla nebulizadora fija o pueda aceptar el acoplamiento de una boquilla aspersora.

v) Como mínimo habrá lanzas aspersoras de agua o de doble efecto para un cuarto del total de mangueras contraincendios exigidas en las zonas del buque que no sean espacios de máquinas.

vi) Por cada par de aparatos respiratorios habrá un nebulizador de agua que se guardará junto a estos aparatos.

vii) Cuando, en cualquier espacio de Categoría A para máquinas, haya acceso a nivel bajo desde un túnel de eje adyacente, fuera de ese espacio pero cerca de la entrada al mismo habrá dos bocas contraincendios con mangueras provistas de lanzas de doble efecto. Si el acceso está establecido no desde un túnel, sino desde otro espacio u otros espacios, en uno de éstos habrá dos bocas contraincendios con mangueras provistas de lanzas de doble efecto, cerca de la entrada del espacio de Categoría A para máquinas. No será necesario aplicar estas disposiciones cuando el túnel o los espacios adyacentes no formen parte de una vía de evacuación.

d) Conexión internacional a tierra

1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1.000 toneladas estará provisto por lo menos de una conexión internacional a tierra que cumpla con lo establecido en la Regla 5 h) del presente Capítulo.

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

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

Todo buque llevará en los espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control los extintores portátiles, de un tipo aprobado, que la Administración juzgue adecuados y suficientes.

f) Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga

i) Los espacios de carga de los buques de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 toneladas estarán protegidos por un sistema contraincendios fijo a base de gas, que cumpla con lo estipulado en la Regla 8 del presente Capítulo, o por un sistema fijo de espumas de gran expansión que ofrezca una protección equivalente.

ii) Cuando a juicio de la Administración se demuestre satisfactoriamente que un buque efectúa viajes de tan corta duración que no sería razonable aplicarle lo prescrito en el apartado i) del presente párrafo, y en el caso de buques de menos de 1.000 toneladas de arqueo bruto, los dispositivos instalados en los espacios de carga serán los que la Administración estime apropiados.

g) Dispositivos de extinción de incendios en cámaras de calderas, etc.

Los espacios donde haya calderas alimentadas con fueloil o instalaciones de combustible líquido están provistos de los siguientes dispositivos:

i) Habrá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendio enumerados a continuación:

1) un sistema aspersor de agua a presión, que cumpla con lo estipulado en la Regla 11 del presente Capítulo;

2) un sistema de gas, que cumpla con lo estipulado en la Regla 8 del presente Capítulo;

3) un sistema de espuma, que cumpla con lo estipulado en la Regla 9 del presente Capítulo;

4) un sistema de espuma de gran expansión, que cumpla con lo estipulado en la Regla 10 del presente Capítulo.

En todo caso, si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el fueloil puede drenar desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, las cámaras combinadas de máquinas y de calderas serán consideradas como un solo compartimiento.

ii) En cada cámara de calderas habrá por lo menos un juego de extintores portátiles de aire/espuma que cumplan con lo dispuesto en la Regla 7 d) del presente Capítulo.

iii) En cada frente de quemadores de cada cámara de caldera 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 espumas o un producto equivalente. En cada cámara de calderas habrá por lo menos un extintor de espuma de tipo aprobado, de 136 litros (30 galones) como mínimo de capacidad, u otro equivalente. Estos extintores estarán dotados de mangueras montadas en carretes con las que se puede alcanzar cualquier parte de la cámara de caldera.

iv) En cada frente de quemadores habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado de sosa u otro material eficaz aprobado, en la cantidad que la Administración pueda prescribir. En lugar de ese recipiente podrá haber un extintor portátil aprobado.

h) Dispositivos de extinción de incendios en espacios que contengan motores de combustión interna

Los espacios que contengan motores de combustión interna, ya se utilicen éstos para la propulsión principal o para otros fines, estarán provistos, siempre que el conjunto de este maquinaria tenga una potencia total no inferior a 373 Kw., de los siguientes dispositivos.

i) uno de los sistemas contraincendios prescritos en el apartado g) i) de la presente Regla;

Todo buque irá provisto de bombas contraincendios, sistema colector contraincendios, bocas contraincendios y mangueras, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del presente Capítulo y con las prescripciones siguientes:

- i) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 4,000 toneladas habrá por lo menos tres bombas contraincendios de abastecimiento independiente, y en todo buque de arqueo bruto inferior a 4,000 toneladas, por lo menos dos de estas bombas.
- ii) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1,000 toneladas las conexiones de agua de mar, las bombas contraincendios y las fuentes de energía que las accionen estarán dispuestas de modo que ningún incendio producido en cualquiera de los compartimientos puede inutilizar todas las bombas contraincendios.
- iii) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1,000 toneladas, las bombas contraincendios, el colector y las bocas contraincendios estarán dispuestos de modo que, tal como se estipula en la Regla 5 c) del presente Capítulo, que al tener inmediatamente un chorro eficaz de agua, por lo menos, desde cualquiera de las bocas contraincendios situadas en un emplazamiento interior. Asimismo se tomarán las medidas que garanticen un abastecimiento ininterrumpido de agua mediante la puesta en funcionamiento automática de una de las bombas contraincendios prescrites.
- iv) En todo buque de arqueo bruto inferior a 1,000 toneladas las instalaciones habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración.

c) Bocas contraincendios, mangueras y lanzas

- i) Todo buque llevará mangueras contraincendios en número y de un diámetro que resulten satisfactorios para la Administración. Habrá por lo menos una manguera para cada una de las bocas contraincendios prescrites en la Regla 5 d) del presente Capítulo, y estas mangueras no se utilizarán más que para extinguir incendios o para probar los aparatos extintores en ejercicios de extinción y en vistas de inspección.
- ii) En los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas, el número y la distribución de las bocas contraincendios serán tales que cuando estén cerradas todas las puertas estancas y las situadas en los mamparos de las zonas verticales principales se cumplirá con lo prescrito en la Regla 5 d) del presente Capítulo.
- iii) Los medios instalados permitirán que por lo menos dos chorros de agua puedan alcanzar cualquier punto de cualquier espacio de carga cuando éste se encuentre vacío.
- iv) Todas las bocas contraincendios prescrites para los espacios de máquinas irán provistas de mangueras que tengan, además de las lanzas prescrites en la Regla 5 g) del presente Capítulo, lanzas adecuadas para rociar el agua sobre combustible líquido, o bien lanzas de doble efecto. Además, cada uno de los espacios de Categoría A para máquinas deberá ir provisto al menos de dos nebulizadores de agua adecuados.*

* Un nebulizador de agua puede estar formado por un tubo metálico en forma de "L" cuyo tramo largo tenga unos 2 metros (6 pies) y pueda ser acoplado a una manguera contraincendios, y cuyo tramo corto mida 250 milímetros (10 pulgadas) aproximadamente y vaya provisto de una boquilla nebulizadora fija o pueda aceptar el acoplamiento de una boquilla aspersora.

- v) Como mínimo habrá lanzas aspersoras de agua o de doble efecto para un cuarto del total de mangueras contraincendios exigidas en las zonas del buque que no sean espacios de máquinas.
- vi) Por cada par de aparatos respiratorios habrá un nebulizador de agua que se guardará junto a estos aparatos.
- vii) Cuando, en cualquier espacio de Categoría A para máquinas, haya acceso a nivel bajo desde un túnel de eje adyacente, fuera de ese espacio pero cerca de la entrada al mismo habrá dos bocas contraincendios con mangueras provistas de lanzas de doble efecto. Si el acceso está establecido no desde un túnel, sino desde otro espacio u otros espacios, en uno de éstos habrá dos bocas contraincendios con mangueras provistas de lanzas de doble efecto, cerca de la entrada del espacio de Categoría A para máquinas. No será necesario aplicar estas disposiciones cuando el túnel o los espacios adyacentes no formen parte de una vía de evacuación.

d) Conexión internacional a tierra

1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1,000 toneladas estará provisto por lo menos de una conexión internacional a tierra que cumpla con lo establecido en la Regla 5 h) del presente Capítulo.

- ii) Se dispondrá de los medios necesarios para poder utilizar esa conexión en ambos costados del buque.
- e) Extintores portátiles en los espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control.

Todo buque llevará en los espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control los extintores portátiles, de un tipo aprobado, que la Administración juzgue adecuados y suficientes.

- f) Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga

1) Los espacios de carga de los buques de un arqueo bruto igual o superior a 1,000 toneladas estarán protegidos por un sistema contraincendios fijo a base de gas, que cumpla con lo estipulado en la Regla 8 del presente Capítulo, o por un sistema fijo de espumas de gran expansión que ofrezca una protección equivalente.

- ii) Cuando a juicio de la Administración se demuestre satisfactoriamente que un buque efectúa viajes de tan corta duración que no sería razonable aplicarle lo prescrito en el apartado i) del presente párrafo, y en el caso de buques de menos de 1,000 toneladas de arqueo bruto, los dispositivos instalados en los espacios de carga serán los que la Administración estime apropiados.

- g) Dispositivos de extinción de incendios en cámaras de calderas, etc.

Los espacios donde haya calderas alimentadas con fueloil o instalaciones de combustible líquido estarán provistos de los siguientes dispositivos:

- i) Habrá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios enumerados a continuación:

- 1) un sistema aspersor de agua a presión, que cumpla con lo estipulado en la Regla 11 del presente Capítulo;
- 2) un sistema de gas, que cumpla con lo estipulado en la Regla 8 del presente Capítulo;
- 3) un sistema de espuma, que cumpla con lo estipulado en la Regla 9 del presente Capítulo;
- 4) un sistema de espuma de gran expansión, que cumpla con lo estipulado en la Regla 10 del presente Capítulo.

En todo caso, si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el fueloil puede drenar desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, las cámaras combinadas de máquinas y de calderas serán consideradas como un solo compartimiento.

- ii) En cada cámara de calderas habrá por lo menos un juego de extintores portátiles de aire/espuma que cumplan con lo dispuesto en la Regla 7 d) del presente Capítulo.

- iii) 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 espumas o un producto equivalente. En cada cámara de calderas habrá por lo menos un extintor de espuma de tipo aprobado, de 136 litros (30 galones) como mínimo de capacidad, u otro equivalente. Estos extintores estarán dotados de mangueras montadas en carretes con las que se puede alcanzar cualquier parte de la cámara de calderas.

- iv) En cada frente de quemadores habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado de soda u otro material aprobado, en la cantidad que la Administración pueda prescribir. En lugar de ese recipiente podrá haber un extintor portátil aprobado.

- h) Dispositivos de extinción de incendios en espacios que contengan motores de combustión interna

Los espacios que contengan motores de combustión interna, ya se utilicen éstos para la propulsión principal o para otros fines, estarán provistos, siempre que el conjunto de estos motores tenga una potencia total no inferior a 373 Kw., de los siguientes dispositivos:

- i) uno de los sistemas contraincendios prescrites en el apartado g) i) de la presente Regla;

11) en cada uno de estos espacios habrá extintores de espuma de un tipo aprobado, de 45 litros (10 galones) de capacidad como mínimo, o modelos equivalentes, en número suficientes 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 equivalente situados de modo que no sea necesario andar más de 10 metros (33 pies) 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.

1) Dispositivos de extinción de incendios en espacios que contengan turbinas de vapor o máquinas de vapor de cárter cerrado

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 373 Kw., estarán provistos de:

1) extintores de espuma de 45 litros (10 galones) 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 lubricadas a presión, máquinas o engranajes respectivos y otras partes que presenten riesgo 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 g) i) de la presente Regla;

2) un número suficiente de extintores portátiles de espuma o de dispositivos equivalentes situados de modo que no sea necesario andar más de 10 metros (33 pies) 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 h) iii) de la presente regla.

3) Dispositivos de extinción de incendios en otros espacios de máquinas

Cuando a juicio de la Administración haya riesgo de incendio en algún espacio de máquinas para el que en los párrafos g), h) e i) de la presente Regla 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 suficiente.

4) Dispositivos fijos de extinción de incendio no prescritos en la presente Parte

Cuando se instale un sistema fijo de extinción de incendios no prescrito en esta Parte del presente Capítulo, este sistema habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

1) Prescripciones especiales para los espacios de máquinas

1) 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, maniovable por ambos lados y situada en el lado opuesto de dicho espacio.

2) En todo espacio de máquinas para el que se haya aprobado la instalación de sistemas y equipo automáticos y de telecontrol en lugar de la vigilancia personal continua, se instalará, cuando la Administración halle justificadas precauciones especiales, un sistema automático de detección de incendios de alarma.

2) Bomberos: equipos y juegos de equipo individual

1) El número mínimo de equipos de bombero acordes con lo prescrito en la Regla 14 del presente Capítulo, y de juegos de equipo individual suplementarios, cada uno de éstos constituidos por los objetos especificados en los apartados i), ii), iii) del párrafo a) de dicha Regla, que habrá que llevar son los siguientes:

- 1) dos equipos de bombero; y, además
- 2) por cada 80 metros (262 pies), o fracción de esa magnitud, de la longitud combinada de todos los espacios de pa-

objetos especificados en los apartados i), ii) y iii) del párrafo a) de la Regla 14 del presente Capítulo, los cuales deberán estar en la cubierta en que se hallen dichos espacios o, si están situados en más de una cubierta, en aquella en que la longitud combinada sea mayor.

ii) Por cada equipo de bombero que incluye un aparato respiratorio autónomo acorde con los estipulado en la Regla 14 del presente Capítulo se llevarán cargas de reserva en la cantidad que la Administración apruebe.

iii) Los equipos de bombero y los juegos de equipo individual se guardarán en posiciones ampliamente separadas entre sí, las para utilización inmediata. En cualquiera de estas posiciones habrá disponible, cuando menos, dos equipos de bombero y un juego de equipo individual.

Regla 33

Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables

a) medidas relativas al combustible líquido

En los buques en que se utilice combustible líquido, las medidas correspondientes a almacenamiento, distribución y consumo serán tales que garanticen la seguridad del buque y de las personas que se hallen a bordo y cumplirán como mínimo con las siguientes disposiciones:

i) No se utilizará como combustible un aceite que tenga un punto de inflamación inferior a 60°C (140°F) (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida de punto de inflamación, de tipo aprobado, excepto en los generadores de emergencia, en que el punto de inflamación será inferior a 43°C (110°F).

No obstante, la Administración podrá permitir la utilización general de combustibles líquidos con punto de inflamación inferior a 43°C (110°F), siempre que se tomen las debidas precauciones complementarias y se impida que la temperatura del espacio en que se almacene o utilice el combustible ascienda hasta ser inferior en 10°C (18°F) o en menos a la del punto de inflamación del combustible.

ii) En la medida de lo posible, ninguna parte del sistema de combustible líquido en la que haya aceite calentado a una presión superior a 1,20 kilogramos por centímetro cuadrado (25 libras por pulgada cuadrada) estará tan caliente que no quepa observar rápidamente defectos y fugas. El espacio de máquinas estará debidamente iluminado en la zona en que se hallen estas partes del sistema de combustible.

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

iv) 1) 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, excepto los del doble fondo, hayan de estar situados forzosamente junto a los espacios de Categoría A para máquinas, tendrán preferiblemente un mamparo límite común con los del doble fondo, y el área de los mamparos límites comunes a tanques y espacio de máquinas será la menor posible. En general se evitará el uso de tanques de combustible amovibles, pero cuando haya que utilizarlos no se los situará en espacios de Categoría A para máquinas.

2) 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.

v) Todas las tuberías de combustible líquido que al sufrir daños pueden dejar escapar combustible de tanques de almacenamiento, sedimentación o uso diario situados por encima del doble fondo, estarán dotadas junto al tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro situado fuera del espacio de que se trate, si produjera un incendio en el espacio en que están situados los tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en un túnel de eje o de tuberías o espacios similares, se instalarán válvulas en dichos tanques y espacios similares, en caso de incendio, se podrá efectuar mediante una válvula suplementaria instalada en la tubería o en las tuberías del túnel o espacio similar.

que cubren los tanques, siempre que no tengan que penetrar por debajo de la parte superior del tanque y que en caso de que fallen o de que los tanques se llenen excesivamente, el combustible no pueda salir.

vii) 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 rebosé descargarán en una zona que a juicio de la Administración no encierre riesgos.

viii) Las tuberías de combustible serán de acero o de otro material aprobado, permitiéndose el uso limitado de tuberías flexibles que la Administración considere que son necesarias. Estas tuberías flexibles y sus accesorios serán de materiales piro-resistentes aprobados de la necesaria solidez, y estarán instalados de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

b) Medidas relativas al aceite lubricante

Las medidas correspondientes a almacenamiento, distribución y consumo del aceite empleado en los sistemas de lubricación a presión serán tales que garanticen la seguridad del buque y de las personas que se hallen a bordo; en los espacios de Categoría A para máquinas y, siempre que sea posible, en cualquiera otro espacio de máquinas, esas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los apartados ii), iv), 2), v), vi), y vii) del párrafo a) de la presente Regla.

c) Medidas relativas a otros aceites inflamables

Las medidas correspondientes a almacenamiento, distribución y consumo de otros aceites inflamables sometidos a presión en sistemas de transmisión de fuerza, de control y excitación, y de calefacción, serán tales que garanticen la seguridad del buque y de las personas que se hallen a bordo. En los lugares en que haya posibles causas de ignición, dichas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los apartados iv) 2) y vi), así como el viii), éste respecto a resistencia y construcción, del párrafo a) de la presente Regla.

Regla 34

Medidas especiales en espacios de máquinas

a) Las disposiciones de la presente Regla se aplicarán a los espacios de Categoría A para máquinas y, cuando la Administración lo considere conveniente, a otros espacios de máquinas.

b) i) El número de lumbreras, puertas, ventiladores, aberturas practicadas en chimeneas para dar salida al aire de ventilación y otras aberturas de los espacios de máquinas, será el mínimo necesario para la ventilación y el funcionamiento seguro y adecuado del buque.

ii) Las tapas de esas lumbreras, si las hay, serán de acero. Se tomarán las medidas oportunas para permitir en caso de incendio la salida de humo del espacio llamado a ser protegido.

iii) Las puertas, excluidas las puertas estancias de accionamiento a motor, estarán dispuestas de modo que, en caso de incendio en el espacio de que se trate, se puedan cerrar eficazmente mediante dispositivos de cierre automático capaz de vencer una inclinación de 3,5 grados, provistas de gancho de retención a prueba de fallos y de un dispositivo accionador teledirigido.

c) No se instalarán ventanas en los guardacalores de los espacios de máquinas.

d) Habrá medios de control disponibles para:

i) abrir cerrar las lumbreras, cerrar las aberturas de las chimeneas que normalmente dan salida al aire de ventilación y cerrar las mariposas de ventiladores;

ii) permitir la salida de humos;

iii) cerrar las puertas accionadas a motor o hacer actuar el mecanismo de cierre de las puertas que no sean puertas estancias accionadas a motor;

iv) parar los ventiladores; y

v) parar los ventiladores de tiro forzado y de tiro inducido, las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras similares.

e) Los mandos prescritos para los ventiladores cumplirán con lo dispuesto en la Regla 25 f) del presente Capítulo. Los mandos de todo sistema fijo prescrito para la extinción

PARTE C - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES DE PASAJE QUE NO TRANSPORTEN MAS DE 36 PASAJEROS

Regla 35

Estructuras

a) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de acero o de otro material equivalente.

b) Cuando se apliquen las medidas de prevención de incendios estipuladas en la Regla 40 b) del presente Capítulo, las superestructuras podrán ser, por ejemplo, de aleación de aluminio, siempre que:

i) para la elevación de temperatura de las almas metálicas de las divisiones de Clase "A", cuando se les someta al ensayo estándar de exposición al fuego, se preste la misma consideración a las propiedades mecánicas del material;

ii) a juicio de la Administración la cantidad de materiales combustibles utilizados en la parte de que se trate del buque haya quedado reducida en la debida proporción (los revestimientos de los techos serán de material incombustible);

iii) se haya provisto lo necesario para asegurar que en caso de incendio las medidas relativas a estiba, arriado y embudo en las embarcaciones salvavidas sean tan eficaces como si la superestructura fuese de acero;

iv) los techos y paredes de guardacalores de los espacios de calderas y de máquinas sean de acero convenientemente aislados, y que sus aberturas, si las hay, estén dispuestas y protegidas como es debido para evitar la propagación del fuego.

Regla 36

Zonas verticales principales

a) El casco, las superestructuras y las casetas estarán divididos en zonas verticales principales. Habrá el menor número posible de bayonetas y nichos, pero cuando éstos sean necesarios estarán constituidos por divisiones de Clase "C".

b) En la medida de lo posible, los mamparos que limitan las zonas verticales principales situadas por encima de la cubierta de cierre estarán en la misma vertical que los mamparos de compartimentado situados inmediatamente debajo de la cubierta de cierre.

c) Estos mamparos se extenderán de cubierta a cubierta, hasta el casco u otras partes constitutivas del límite.

d) En buques proyectados para servicios especiales, como los bordadores de automóviles y de vagones de ferrocarriles, buques en los que la provisión de mamparos de este género sería incompatible con la aplicación propuesta para ellos, se instalarán, en sustitución de esos medios, otros equivalentes para combatir y contener incendios, previa aprobación expresa de la Administración.

Regla 37

Aberturas en divisiones de Clase "A"

a) Cuando las divisiones de Clase "A" estén perforadas para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., o para aceptar eslores, bacs u otros elementos estructurales, se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya la resistencia al fuego de estas divisiones.

b) Cuando forzosamente un conducto haya de atravesar un mamparo de zona vertical principal, se instalará junto al mamparo una válvula de mariposa de cierre automático, contra incendios y a prueba de fallos. Esta válvula se deberá poder cerrar también manualmente desde ambos lados del mamparo. Las partes de accionamiento serán fácilmente accesibles y estarán marcadas con pintura roja fotorreflectora. El conducto situado entre el mamparo y la válvula será de acero o de otro material equivalente y, si es necesario, llevarán un señalamiento que permita cumplir con lo dispuesto en el párrafo a) de la presente Regla. La válvula de mariposa tendrá, por lo menos a un lado del mamparo, un indicador visible que señale si está abierta.

... y al paso del humo y de las llamas equivalente, en la medida de lo posible, a la de los mamparos en que estén situados. Las puertas estancas no necesitan aislamiento.

... que no haya un peligro apreciable de incendio) e indique automáticamente, en uno o en varios puntos o puestos de control desde donde los oficiales o los miembros de la tripulación puedan observar con rapidez máxima, la presencia o indicio de un incendio, así como su localización.

e) Para abrir o cerrar cada una de estas puertas, desde ambos lados del mamparo, bastará con una persona.

Regla 41

Revestimientos de las cubiertas*

Los revestimientos primarios de cubiertas aplicados en el interior de alojamientos, puesto de control, escaleras y pasillos serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente.

Regla 42

Protección de escaleras y ascensores en alojamientos y espacios de servicio

- a) Las escaleras y los medios de evacuación provistos para espacios de alojamiento y de servicio serán de acero o de otro material apropiado.
- b) Las cajas de los ascensores y montacargas, los troncos verticales para dar luz y ventilación a los espacios destinados a pasajeros, etc., estarán construidos con divisiones de Clase "A". Las puertas serán de acero o de otro material equivalente, y cuando estén cerradas deberán garantizar una resistencia al fuego tan eficaz, por lo menos, como la de los troncos en que se hallan instaladas.

Regla 43

Protección de puestos de control y pafioles

- a) Los puestos de control estarán separados de las otras zonas del buque por mamparos y cubiertas de la Clase "A".
- b) Los mamparos límite de los pafioles para equipaje, correos, provisiones, pinturas y luces, y para cocinas y espacios semejantes serán de Clase "A". Los espacios que contengan materiales o productos muy inflamables estarán situados de modo que el peligro para los pasajeros y la tripulación quede reducido al mínimo en caso de incendio.

*Véase "Instrucciones provisionales revisadas sobre procedimientos de prueba para revestimientos primarios de cubiertas". Aprobadas por la Organización mediante la Resolución A.214 (VII).

Regla 44

Ventanas y portillos

- a) Todas las ventanas y los portillos de los mamparos que separen del exterior los espacios de alojamiento tendrán marcos de acero o de otro material equivalente. El cristal quedará sujeto con listones metálicos.
- b) Todas las ventanas y los portillos de los mamparos situados en el interior de los espacios de alojamiento se ajustarán en su construcción a las prescripciones de integridad que rijan para el tipo de mamparo en que estén colocados.

Regla 45

Sistemas de ventilación

La ventilación mecánica de los espacios de máquinas podrá ser interrumpida desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de dichos espacios.

Regla 46

Detalles que procede observar en la construcción

- a) No se utilizarán pinturas, barnices ni productos análogos preparados a base de nitrocelulosa o de otra sustancia altamente inflamable.
- b) Las tuberías que atraviesen divisiones de Clase "A" o "B" serán de un material aprobado por la Administración teniendo cuenta las temperaturas que esas divisiones deban soportar. Las tuberías para aceite o líquidos combustibles serán de un mate-

Regla 38

Integridad al fuego de las divisiones de Clase "A"

... en virtud de la presente Parte se prescriban divisiones de Clase "A", la Administración, al decidir el grado de aislamiento que proceda aplicar, se guiará por las disposiciones de la Parte y del presente Capítulo, pero podrá aceptar un grado de aislamiento inferior al estipulado en dicha Parte.

Regla 39

Protección entre los espacios de alojamiento y los destinados a máquinas, carga y servicios

Los mamparos límite y cubiertas que separan de los espacios de máquinas, de mercancías y de servicio los alojamientos estarán con divisiones de Clase "A", y estos mamparos y cubiertas tendrán un grado de aislamiento que sea satisfactorio a juicio de la Administración considerando la naturaleza de los espacios adyacentes.

Regla 40

Protección de los espacios de alojamiento y de servicio

Los espacios de alojamiento y de servicio estarán protegidos de acuerdo con los estipulado en el párrafo a) o en el párrafo b) de la presente Regla.

- i) En los espacios de alojamiento, todos los mamparos de construcción, salvo los que deban ser de Clase "A", estarán construidos con divisiones de Clase "B" de materiales incombustibles ajustados a lo estipulado en el apartado ii) del presente párrafo.
- ii) Los mamparos de los pasillos se extenderán de cubierta a cubierta. Cabrán permitir aberturas de ventilación en las partes de los mamparos de Clase "B", con preferencia en la parte inferior. Todos los restantes mamparos de construcción se extenderán verticalmente de cubierta a cubierta, y universalmente hasta el casco u otras partes constitutivas de límite, salvo que se instalen forros interiores o cielos de mamparos incombustibles que aseguren la integridad al fuego en caso los mamparos podrán terminar en los forros interiores o en los cielos rasos.
- iii) En los espacios de carga y en los destinados a cocinas y equipaje, y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, todos los revestimientos, restreos, celos rasos y sillamientos serán de material incombustible. El volumen total de los acabados, molduras, decoraciones y madera chapada combustibles no excederá en ningún espacio de alojamiento o público de un volumen equivalente al de una chapada de madera de 2,54 milímetros (1/10 de pulgada) de espesor que recubriese la superficie total de las paredes y de los cielos rasos. Todas las superficies descubierto de pasillos y troncos de escalera y las de espacios ocultos accesibles tendrán características de débil propagación de la llama.

*Directrices sobre la evaluación de los riesgos de incendios típicos de los materiales" aprobadas por la Organización mediante la Resolución A.166 (ES.IV).

c) En los espacios que contengan las máquinas principales de propulsión o calderas alimentadas con fueloil o máquinas auxiliares de combustión interna con una potencia total igual o superior a 746 Kw. se adoptarán medidas, de acuerdo con las cuales:

- i) será posible cerrar las lumbreras desde el exterior del espacio de que se trate;
- ii) las lumbreras provistas de vidriera llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente;
- iii) todas las ventanas cuya instalación permita la Administración en los guaracalores de estos espacios serán de las que no se pueden abrir y llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente; y
- iv) en las ventanas y portillos a que se hace referencia en los apartados i), ii), iii) del presente párrafo se utilizará cristal reforzado con tela metálica.

Regla 47

Sistemas de detección y equipo extintor de incendios

a) Patrullas y detección

- i) Se mantendrá un eficiente sistema de patrullas en todos los buques, de modo que quepa detectar rápidamente cualquier comenzo de incendio. En todas los alojamientos destinados a los pasajeros y a la tripulación se instalarán dispositivos manuales de alarma contra incendios que permitan a la patrulla avisar en el acto al puente o a un puesto de control contra incendios.
- ii) Se instalará un sistema aprobado de alarma o de detección de incendios que señale automáticamente en uno o varios puntos apropiados o puestos de control la presencia o indicios de fuego y su localización en cualquier parte del buque a juicio de la Administración sea inaccesible para el servicio de patrullas, excepto cuando se demuestre de modo convincente para la Administración que el buque está dedicado a viajes de tan corta duración que sería poco razonable exigir la aplicación de esta prescripción.
- iii) En todo momento en que el buque, ya sea nuevo o existente, se encuentre en la mar o en puerto (excepto cuando esté fuera de servicio), estará tripulado o equipado de modo que siempre haya un miembro responsable de la tripulación que queda recibir en el acto cualquier señal inicial de alarma de incendio.

b) Bombas y sistema colector contra incendios

Todo buque irá provisto de bombas contra incendios, sistema colector contra incendios, bocas contra incendios y mangueras, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del presente Capítulo y con las prescripciones siguientes:

- i) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 4,000 toneladas habrá por lo menos tres bombas contra incendios de accionamiento independiente, y en todo buque de arqueo bruto inferior a 4,000 toneladas, por lo menos dos de estas bombas.
- ii) En todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1,000 toneladas, las conexiones de agua de mar, las bombas y las fuentes de energía que las accionen estarán dispuestas de modo que ningún incendio producido en cualquiera de los compartimientos pueda inutilizar todas las bombas contra incendios.
- iii) En todo buque de arqueo bruto inferior a 1,000 toneladas, las instalaciones hebrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración.

c) Bocas contra incendios, mangueras y lanzas

- i) Todo buque irá provisto del número de mangueras que la Administración estime suficiente. Habrá por lo menos una manguera para cada una de las bocas contra incendios prescritas en la Regla 5 d) del presente Capítulo, y estas mangueras no se utilizarán más que para extinguir incendios o para probar los aparatos extintores en ejercicios de extinción y en visitas de inspección.
- ii) En los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas el número y la distribución de las bocas contra incendios serán tales que cuando estén cerradas todas las puertas estancas y las situadas en los mamparos de las zonas verticales principales se cumpla con lo prescrito en la Regla 5 d) del presente Capítulo.

iii) Los medios instalados permitirán que por lo menos una bocas de agua puedan alcanzar cualquier punto de cualquier espacio de carga cuando éste se encuentre vacío.

iv) Todas las bocas contra incendios prescritas para los espacios de máquinas de buques que lleven calderas alimentadas con fueloil o motores de combustión interna irán provistos de mangueras que tengan lanzas del tipo prescrito en la Regla 5 g) del presente Capítulo.

d) Conexión internacional a tierra

- i) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 1,000 toneladas estará provisto por lo menos de una conexión internacional a tierra que cumpla con lo prescrito en la Regla 5 h) del presente Capítulo.
- ii) Se dispondrá de los medios necesarios para poder utilizar esa conexión en ambos costados del buque.

e) Extintores portátiles en los espacios de alojamiento y de servicio

Todo buque llevará en los espacios de alojamiento y de servicio los extintores portátiles, de un tipo aprobado, que la Administración juzgue adecuados y suficientes.

f) Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga

- i) Los espacios de carga de los buques de un arqueo bruto igual o superior a 1,000 toneladas estarán protegidos por un sistema contra incendios fijo a base de gas, que cumpla con lo prescrito en la Regla 8 del presente Capítulo.
- ii) Cuando a juicio de la Administración se demuestre satisfactoriamente que un buque efectúa viajes de tan corta duración que no sería razonable aplicable lo prescrito en el apartado i) del presente párrafo, y en el caso de buques de menos de 1,000 toneladas de arqueo bruto, los dispositivos instalados en los espacios de carga serán los que la Administración estime apropiados.

g) Dispositivos de extinción de incendios en cámaras de máquinas, etc.

Los lugares donde estén situadas las calderas principales o auxiliares alimentadas con fueloil, o los espacios que tengan instalaciones de combustible líquido o tanques de almacenamiento, estarán provistos en todo buque de los siguientes dispositivos:

i) Habrá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios enumerados a continuación:

- 1) un sistema aspersor de agua a presión, que cumpla con lo estipulado en la Regla 11 del presente Capítulo;
- 2) un sistema de gas, que cumpla con lo estipulado en la Regla 8 del presente Capítulo;
- 3) un sistema fijo de espuma, que cumpla con lo estipulado en la Regla 9 del presente Capítulo. (La Administración podrá exigir dispositivos fijos o móviles, de espuma o de espuma, para combatir un incendio que se produzca por encima de las planchas del piso).

En todos los casos, si las cámaras de máquinas y las calderas no están completamente separadas entre sí, o si el fueloil puede drenar desde la cámara de calderas hasta la cámara de la cámara de máquinas, las cámaras combinadas de máquinas y de calderas serán consideradas como un solo compartimiento.

ii) En cada frente de quemadores de cada cámara de calderas, en todo espacio en que se halle situada una parte de las instalaciones de combustible líquido habrá por lo menos dos extintores portátiles de tipo aprobado que descarguen espuma o gas, que sean considerados eficientes para extinguir incendios de combustible líquido. En cada cámara de calderas habrá por lo menos un extintor de espuma de tipo aprobado, de 136 litros (30 galones) como mínimo de capacidad, o un modelo equivalente. Estos extintores estarán dotados de mangueras montadas en la cámara de calderas y los espacios que contengan cualquiera de las instalaciones de combustible líquido.

iii) En cada frente de quemadores habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado de sosa u otro material aprobado, en la cantidad que la Administración pueda determinar. En lugar de ese recipiente podrá haber un extintor portátil aprobado.

h) Dispositivos de extinción de incendios en espacios que contengan motores de combustión interna

QUE NO SEA INFERIOR A 746 Kw., el buque estará provisto de los siguientes dispositivos:

- i) uno de los sistemas fijos prescritos en el párrafo g) i) de la presente Regla;
- ii) en cada espacio de máquinas, un extintor de espuma de tipo apropiado, de 45 litros (10 galones) de capacidad como mínimo, a un modelo equivalente, y además un extintor portátil de espuma, de tipo aprobado, por cada 746 Kw. de potencia de motor, o fracción correspondiente; no obstante, el número total de esos extintores portátiles no serán inferior a dos y no exceder de seis.

Dispositivos de extinción de incendios en los espacios que contengan turbinas de vapor y que no requieran ninguna instalación fija

La Administración prestará atención especial a los dispositivos de extinción de incendios que deban proveerse en los espacios que contengan turbinas de vapor y estén separados de las cámaras de calderas por mamparos estancos.

Bombas de equipos y juegos de equipo individual

- i) El número mínimo de equipos de bombero acordes con lo prescrito en la Regla 14 del presente Capítulo, y de juegos de equipo individual suplementarios, cada uno de éstos constituido por los objetos especificados en los apartados i), ii) y iii) del párrafo a) de la Regla, que habrá que llevar son los siguientes:

- 1) dos equipos de bombero; y, además,
- 2) por cada 80 metros (262 pies), o fracción de esa magnitud de la longitud combinada de todos los espacios de pasajeros y servicios, dos equipos de bombero y dos juegos de equipo individual cada uno de éstos constituido por los objetos especificados en los apartados i), ii) y iii) del párrafo a) de la Regla 14 del presente Capítulo, los cuales deberán estar en la cubierta en que se hallen situados los citados espacios o, si están situados en más de una cubierta, en aquella en que la longitud combinada sea mayor.

- ii) Por cada equipo de bombero que incluya un aparato respiratorio autónomo acorde con lo estipulado en la Regla 14 b) del presente Capítulo se llevarán cargas de respeto en la cantidad que la Administración apruebe.

- iii) Los equipos de bombero y los juegos de equipo individual se guardarán en posiciones ampliamente separadas entre sí, listas para utilización inmediata. En cualquiera de estas situaciones habrá disponible, cuando menos, dos equipos de bombero y un juego individual.

Regla 48

Medios de evacuación

a) En todos los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación, y en los espacios en que normalmente trabaje la tripulación, excepto en los espacios de máquinas, se dispondrán escaleras y escalas que proporcionen medios rápidos de evacuación hasta la cubierta de embarco en los botes salvavidas. Se tomarán especialmente las siguientes precauciones:

- i) Desde la cubierta de cierre, cada compartimiento estanco o cada espacio o grupo de espacios sometidos a parecidas restricciones tendrá dos medios de evacuación, uno de los cuales, por lo menos, estará independizado de puertas estancas. Uno de estos medios de evacuación podrá ser dispensado por la Administración, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios afectados y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicio en los mismos;
- ii) Desde la cubierta de cierre habrá por lo menos dos medios de evacuación por cada zona vertical principal, espacio o grupo de espacios sometidos a parecidas restricciones, uno de cuyos medios, por lo menos, dará acceso a una escalera que constituya una salida vertical; y
- iii) uno por lo menos de los medios de evacuación estará formado por una escalera de fácil acceso, encerrada en un tranco, que en la medida de lo posible proteja de modo continuo contra el fuego desde su nivel de arranque hasta la cubierta de embarco en los botes salvavidas. El ancho, el número y la capacidad de escaleras responderán a criterios que satisfagan a la Administración.

b) En los espacios de máquinas se dispondrá de dos medios de evacuación, uno de los cuales podrá ser una puerta estanca, corredera o a cada cámara de máquinas, túnel de lejas y cámara de calderas. En los espacios de máquinas en que no se disponga

Regla 49

Utilización de combustible líquido para motores de combustión interna

No se utilizará motor alguno de combustión interna en ninguna instalación fija de un buque si el punto de inflamación del combustible que utiliza se da a 43°C (110°F) o a una temperatura inferior (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida del punto de inflamación, de tipo aprobado.

Regla 50

Medidas especiales en los espacios de máquinas

- a) Se proveerán medios para parar los ventiladores destinados a los espacios de máquinas y de carga, y para cerrar todas las aberturas de paso, conductos de ventilación, espacios anulares que circundan chimeneas y demás aberturas de dichos espacios. Estos medios deberán poder ser accionados en caso de incendio desde fuera de los compartimientos afectados.
- b) Los motores que accionan los ventiladores de tiro inducido y forzado, las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras bombas similares, también para combustible líquido, estarán provisto 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.
- c) Todas las tuberías de aspiración de combustible líquido que arranquen de los tanques de almacenamiento, decantación o servicio diario, situadas por encima del doble fondo, estarán dotadas de un grifo o válvula susceptibles de ser cerrados desde fuera del espacio de que se trate, si se produce un incendio en el espacio en que esos tanques estén situados. En el caso especial de tanques profundos situados en un túnel de ejes o de tuberías, dichos tanques llevarán válvulas, pero si se produce un incendio en control necesario podrá ser ejercido por medio de válvulas suplementarias instaladas en las tuberías fuera de los túneles en cuestión.

PARTE D- MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN BUQUES DE CARGA *

Regla 51

Prescripciones generales para buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 4,000 toneladas, que no sean buques y regidos por la Parte E del presente Capítulo

- a) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de acero, salvo que la Administración, en casos especiales, apruebe la utilización de otros materiales teniendo en cuenta el peligro de incendio.
 - b) En los espacios de alojamiento los mamparos de los pasillos serán de acero o estarán constituidos con paneles de Clase "B".
 - c) Los revestimientos de las cubiertas, en los espacios de alojamiento situados sobre las cubiertas que constituyen el techo de los espacios de máquinas y de carga, serán de un tipo que no arda con facilidad.*
- * Véase "Recomendación sobre medidas de seguridad para cámara de maquinaria de buques de carga que periódicamente no llevan tripulación quedando entendido que dichas medidas complementan las normalmente necesarias para una sala de máquinas tripulada", aprobada por la Organización mediante la Resolución A.21 (VII).
- * Véase "Instrucciones provisionales revisadas sobre procedimientos de prueba para revestimientos primarios de cubierta", aprobadas por la Organización mediante la Resolución A.214 (VII).
- d) Las escaleras interiores situadas debajo de la cubierta de intemperie serán de acero o de otro material apropiado. Las cajas de los ascensores de la tripulación situadas en espacios de alojamiento serán de acero o de un material equivalente.
 - e) Los mamparos de cocinas, paños del contra maestre, adyacentes a los espacios de alojamiento y, si lo hay, a los de los generadores de emergencia, serán de acero o de un material equivalente.

g) Los tuberías para aceite o líquidos combustibles serán de un material aprobado por la Administración teniendo en cuenta el peligro de incendio. En la construcción de imbornales de bombas, descargas de aguas sucias y demás orificios de evacuación próximos a la línea de flotación, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inutilización, no se emplearán materiales que el calor pueda inutilizar rápidamente.

h) La ventilación mecánica de los espacios de máquinas podrá ser interrumpida desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de dichos espacios.

Regla 52

Sistemas y equipo de extinción de incendios

a) Área de aplicación

Cuando se trate de buques de carga cuyo arqueado bruto sea inferior a los límites mínimos fijados en la presente Regla, las medidas relativas a los diversos puntos a que en ella se hace referencia responderán a criterios que satisfagan a la Administración.

b) Bombas y sistema colector contraincendios

Todo buque irá provisto de bombas contraincendios, colectores contraincendios, bocas contraincendios y mangueras, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del presente Capítulo y con las prescripciones siguientes:

- i) En todo buque de arqueado bruto igual o superior a 1,000 toneladas habrá dos bombas mecánicas de accionamiento independiente.
- ii) En todo buque de arqueado bruto igual o superior a 1,000 toneladas, en el que un incendio producido en un compartimento cualquiera pueda inutilizar todas las bombas, existirá además otros medios de suministrar agua para combatir el incendio. En todo buque de arqueado bruto igual o superior a 2,000 toneladas, este otro medio será una bomba fija de emergencia accionada independientemente y capaz de suministrar dos chorros de agua que a juicio de la Administración sean suficientes.

c) Bocas contraincendios, mangueras y lanzas

- i) En los buques cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 1,000 toneladas el número de mangueras contraincendios que habrá que proveer, cada una de ellas con acoplamientos y lanzas, será de una por cada 30 metros (100 pies) de eslora del buque, más una de respeto; pero en ningún caso será ese número inferior a cinco. No se incluyen en él las mangueras prescritas para 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, considerados el tipo del buque y la naturaleza del tráfico a que esté dedicado.
- ii) En los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas el número y la distribución de las bocas contraincendios se ajustarán a lo prescrito en la Regla 5 d) del presente Capítulo.
- iii) En todo buque los medios instalados permitirán que por lo menos dos chorros de agua puedan alcanzar cualquier punto de cualquier espacio de carga cuando éste se encuentre vacío.
- iv) Todas las bocas contraincendios prescritas para los espacios de máquinas de buques que llevan calderas alimentadas con fueloil o motores de combustión interna irán provistas de mangueras que tengan lanzas del tipo prescrito en la Regla 5 g) del presente Capítulo.

d) Conexión internacional a tierra

- i) Todo buque de arqueado bruto igual o superior a 1,000 toneladas estará provisto al menos de una conexión internacional a tierra que cumpla con lo prescrito en la Regla 5 h) del presente Capítulo.
- ii) Se dispondrá de los medios necesarios para poder utilizar esa conexión en ambos costados del buque.

e) Extintores portátiles en los espacios de alojamiento y de servicios

Todo buque llevará en los espacios de alojamiento y de servicio los extintores portátiles, de un tipo aprobado, que la Administración juzgue adecuadas y suficientes, en ningún caso en número inferior a cinco en buques de un arqueado bruto igual o superior a 1,000 toneladas.

f) Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga

- ii) La Administración podrá no exigir la aplicación de lo estipulado en el apartado i) del presente párrafo a los buques de cualquier buque (cuando no se trate de los tanques de un buque tanque), si:
 - 1) éstos están provistas de tapas de acero en las escotillas y de medios que permitan cerrar todas las aberturas de ventilación y otras que den a las bodegas;
 - 2) se trata de un buque construido sólo para transportar gases tales como las de minerales, carbón o grano y destinado únicamente a este fin; o
 - 3) a juicio de la Administración se demuestra satisfactoriamente que el buque efectúa viajes de tan corta duración que no sería razonable aplicarle esta prescripción.

iii) Además de ajustarse a las prescripciones de la presente Regla, todo buque que lleve explosivos cuyo transporte, por razón de la naturaleza o de la cantidad de éstos, no está permitido en buque de pasaje, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 7 del Capítulo VII del presente Convenio, deberá cumplir con las siguientes prescripciones;

- 1) no se utilizará vapor en ningún compartimiento que contenga explosivos. A los efectos del presente apartado, el término "compartimento" se aplica a todos los espacios comprendidos entre dos mamparos permanentes adyacentes e incluye la bodega inferior y todo los espacios de carga situados sobre la misma.
- 2) además, en todo compartimento que contenga explosivos y en los compartimentos de carga adyacentes se dispondrá de un sistema detector de humos o de incendios.

g) Dispositivos de extinción de incendios en cámaras de calderas, etc.

En todo buque de arqueado bruto igual o superior a 1,000 toneladas, los lugares donde están situadas las calderas principales o auxiliares alimentadas con fueloil, o los espejos que contengan instalaciones de combustible líquido o tanques de decantación, estarán provistos de los siguientes dispositivos;

- i) Habrá un cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios enumerados a continuación:
 - 1) un sistema aspersor de agua a presión, que cumpla con lo estipulado en la Regla 11 del presente Capítulo;
 - 2) un sistema de gas, que cumpla con lo estipulado en la Regla 8 del presente Capítulo;
 - 3) un sistema de espuma, que cumpla con lo estipulado en la Regla 9 del presente Capítulo. (La Administración podrá exigir dispositivos fijos o móviles, de agua a presión o de espuma, para combatir un incendio que se produzca por encima de las planchas del piso.)

En todos los casos, si la cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el fueloil puede drenar desde la cámara de calderas hasta la bodega de la cámara de máquinas, las cámaras combinadas de máquinas y de calderas serán consideradas como un solo compartimento.

- ii) 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 agua u otro agente considerado eficiente para extinguir incendios de combustible líquido. Además se dispondrá por lo menos de un extintor de las mismas características, con capacidad de 9 litros (2 galones) por quemador, aunque la capacidad total del extintor o de los extintores adicionales podrá no exceder de 45 litros (10 galones) por cámara de calderas.
- iii) En cada frente de quemadores habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado de sosa u otro material aprobado, en la cantidad que la Administración pueda exigir. En lugar de ese recipiente podrá haber un extintor portátil aprobado.

h) Dispositivos de extinción de incendios en espacios que tengan motores de combustión interna

Cuando se utilicen motores de combustión interna en quinas principales de propulsión o para fines auxiliares una potencia total no inferior a 746 Kw., todo buque cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 1,000 toneladas estará provisto de los siguientes dispositivos:

- i) No se permitirán puertas en ellos, aunque para espacios que carezcan de acceso a los de alojamiento y de servicio, como son puestos de control de carga, ganbuchas y pañoles, la Administración podrá autorizarlas. Cuando se provean esas puertas, los mamparos del espacio de que se trate llevarán aislamiento de la Clase "A-60". En dichos mamparos se podrán instalar planchas empernadas para facilitar la extracción de maquinaria.
- ii) Los portillos de tales mamparos serán de tipo fijo (no podrán abrirse). En cuanto a las ventanas de la caseta de dirección se permitirá que no sean fijas (es decir, que puedan abrirse).
- iii) Los portillos de la primera planta sobre la cubierta principal tendrán tapas ciegas interiores de acero o de otro material equivalente.

Las prescripciones del presente párrafo regirán también, en los casos en que sean aplicables, pero exceptuando el del acceso a los espacios del puente de navegación, para una zona situada delante de las superestructuras y casetas que mida 5 metros en sentido longitudinal desde los extremos más a proas de dichas estructuras.

Regla 57

Construcción

- a) i) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de acero o de otro material equivalente.
- ii) Los mamparos que separan las cámaras de bombas, comprendidos sus troncos, de los espacios de Categoría A para máquinas, serán de Clase "A" y no tendrán ninguna perforación que los haga inferiores a los de Clase "A-0" u otra equivalente, en todos los sentidos, aparte de las perforaciones practicadas para los prensaestopos de los ejes de bombas de carga y otros similares.
- iii) Los mamparos y cubiertas que separan los espacios de Categoría A para máquinas y las cámaras de bombas, comprendidos los troncos que pasen por unos y otras, respectivamente de los espacios de alojamiento de servicio, serán de Clase "A-60". Tales mamparos y cubiertas, así como todo componente de separación de los espacios de Categoría A para máquinas y cámaras de bombas de carga, carecerán de aberturas para ventanas o portillos.
- iv) Las prescripciones de los apartados ii) y iii) del presente párrafo no excluyen sin embargo la instalación de nichos de alumbrado permanentes y de un tipo aprobado que sean estancos al gas, para iluminar las cámaras de bombas, a condición de que tengan la debida resistencia y mantengan la integridad y la estanqueidad al gas de los mamparos de Clase "A". Tampoco excluyen el uso de ventanas en un puesto de control situado enteramente dentro de un espacio de máquinas.
- v) Los puestos de control estarán separados de los espacios cerrados adyacentes por mamparos y cubiertas de Clase "A". El aislamiento de los mamparos límite de estos puestos de control será el que la Administración juzgue satisfactorio, considerando el riesgo de incendio existente en los espacios adyacentes.
- vi) Las puertas de guardacalores de los espacios de Categoría A, para máquinas serán de cierre automático y satisfarán las disposiciones aplicables del párrafo b) vii) de la presente Regla.
- vii) 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.
- viii) Los revestimientos primarios de cubierta, si los hay, serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente*
- ix) Las escaleras interiores serán de acero o de otro material apropiado.
- x) Los mamparos de cocinas y de pañoles de pinturas, de luces y de contramaestre, adyacentes a espacios de alojamiento, serán de acero o de otro material equivalente.
- xi) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de un tipo tal que a juicio de la Administración no presente excesivo riesgo de incendio ni produzca demasiado humo u otras sustancias tóxicas.

- xiii) Los aparatos de ventilación mecánica de los espacios para máquinas podrán ser parados desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de dichos espacios.
- xiv) Las lumbreras de los espacios de Categoría A para máquinas y de las cámaras de bombas de carga cumplirán con lo estipulado en el párrafo a) iii) de la presente Regla respecto de ventanas y portillos, y además estarán dispuestas de modo que puedan ser fácilmente cerradas desde el exterior de los espacios a los que dan servicio.

b) Dentro de los espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control se observarán las siguientes prescripciones:

- 1) Los mamparos de los pasillos, comprendidas las puertas, serán de Clase "A" o "B" y se extenderán de cubierta a cubierta. Cuando a ambos lados del mamparo se instalen cielos rasos y/o revestimientos continuos de Clase "B", el mamparo podrá terminar en el cielo raso o en el revestimiento continuos. Las puertas de camarotes y espacios públicos situadas en dichos mamparos podrán tener un respiradero en su mitad inferior.
- * Véase "Instrucciones provisionales revisadas sobre procedimientos de prueba para revestimientos primarios de cubierta", aprobadas por la Organización mediante la Resolución A.214 (VII).
- ii) Las cámaras de aire que haya detrás de los cielos rasos, paneles o revestimientos estarán divididas por pantallas supresoras de corrientes de aire, bien ajustadas y dispuestas con espaciamiento intermedio de no más de 14 metros.
- iii) Los cielos rasos, revestimientos, mamparos y aislamientos, exceptuados los aislamientos de los compartimientos refrigerados, serán de material incombustible. Los acabados anticondensación 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.
- iv) El armazón, incluidos los rastreles y las piezas de unión de los mamparos, revestimientos, cielos rasos y, si se instalan, pantallas supresoras de corrientes de aire, será de material incombustible.
- v) Todas las superficies descubiertas de pasillos y troncos de escalera, y las superficies que haya en espacios ocultos o inaccesibles, tendrán características de baja propagación de la llama*.
- vi) Los mamparos, revestimientos y cielos rasos podrán ir descubiertos de chapa combustible con tal que el espesor de ésta no exceda de 2 milímetros en ningún espacio; y en los pasillos, troncos de escalera y puestos de control no excederá de 1,5 milímetros.
- vii) Los troncos de escalera que sólo atraviesen una cubierta estarán protegidos, por los menos a un nivel, por divisiones de Clase "A" o "B" y puertas de cierre automático, con el fin de limitar la rápida propagación del fuego de una cubierta a otra. Los troncos de ascensores de la tripulación estarán constituidos por divisiones de Clase "A". Los troncos de escaleras y de ascensor que atraviesen más de una cubierta estarán rodeados de divisiones de Clase "A" y protegidos por puertas de acero de cierre automático en todos los niveles. Las puertas de cierre automático no llevarán paneles de retención. No obstante, podrán utilizarse dispositivos de retención telemandados y a prueba de fallos.
- c) Los conductos de ventilación de los espacios de Categoría A para máquinas no atravesarán, en general, espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control. No obstante, la Administración podrá atenuar el rigor de esta prescripción siempre que:

* Véase "Directrices sobre la evaluación de los riesgos de incendio típicos de los materiales", aprobadas por la Organización mediante la Resolución A.166 (ES.IV).

0,00...
toneladas y buques de carga combinados con peso muerto inferior a 50,000 toneladas la Administración podrá, en la que se refiere a la aplicación de lo estipulado en la Regla 52 f) del presente Capítulo, aceptar un sistema de espuma capaz de ésta al interior o al exterior de los tanques. Los planes de esta instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

Regla 61

Sistema fijo de espuma instalado en cubierta

El sistema fijo de espuma instalado en cubierta a que se hace referencia en la Regla 60 a) del presente Capítulo responderá a la siguiente concepción;

- a) Los dispositivos destinados a dar espuma podrán instalarse sobre toda la zona de tanques de carga y en el interior de uno cualquiera de éstos cuando la parte de cubierta que le corresponde haya sufrido avería.
- b) El sistema operará con simplicidad y rapidez. Su punto principal de control ocupará una posición convenientemente situada fuera de la zona de los tanques de carga, adyacente a los espacios de alojamiento, y será fácil llegar a él y utilizarlo si se produce un incendio en las zonas protegidas.
- c) El régimen de alimentación de solución espumosa no será inferior a la mayor de las dos tasas siguientes:
 - i) 0.6 litros por minuto por metro cuadrado de superficie de cubierta de carga, entendiendo por superficie de cubierta de carga a la mancha máxima del buque multiplicada por la longitud total de los espacios destinados a tanques de carga, o
 - ii) 6 litros por minuto por metros cuadrado de la sección horizontal del tanque que tenga la mayor área de sección horizontal.

Deberá abastecerse concentrado de espuma en cantidad suficiente para garantizar por lo menos 20 minutos de generación de espuma utilizando la mayor de las tasas estipuladas en los apartados i) y ii) (es decir, la relación entre el volumen de espuma generada y el volumen de la mezcla de agua y concentrado espumígeno suministrado) no será en general de más de 12 a 1. Cuando los sistemas produzcan esencialmente espuma de baja expansión, pero según una relación de expansión ligeramente superior a la de 12 a 1, la cantidad de solución espumosa disponible se calculará como para los sistemas cuya relación de expansión sea de 12 a 1. Si se emplea una relación mediana de expansión de espuma (de entre 50 a 1 y 150 a 1), el régimen de aplicación de espuma y la capacidad de la instalación de cañones lanzadores responderán a criterios satisfactorios para la Administración.

- d) Para la entrega de espuma, el sistema fijo tendrá cañones fijos y lanza espumas móviles. Cada uno de los cañones fijos podrá abastecer el 50 por ciento cuando menos del caudal necesario.
- e) i) El número y el emplazamiento de los cañones fijos cumplirán con lo dispuesto en el apartado a) de la presente Regla. La capacidad de todo cañón fijo, expresada en litros de solución de espuma por minuto, será al menos tres veces la superficie de cubierta en metros cuadrados protegida por el cañón de que se trate, encontrándose tal superficie delante de él.
- ii) La distancia desde el cañón fijo hasta el extremo más alejado de la zona protegida, situada delante del cañón, no será superior al 75 por ciento del alcance del mismo cuando el aire totalmente en reposo.
- f) Se situarán un cañón fijo y una conexión de manguera para lanzaespuma móvil a babor y estribor, en las fachas de la cubierta de carga. Los lanzaespumas móviles quedarán dispuestos de modo que den flexibilidad de operación en la extinción de incendios y cubran las zonas que los cañones fijos no pueden alcanzar.

g) Se instalarán válvulas en el colector de espuma y en el colector contraincendios inmediatamente delante de la posición de cada cañón fijo, para poder aislar cualquier sección averiada de dichos colectores.

h) El funcionamiento, al régimen prescrito, del sistema de espuma instalado en cubierta, permitirá la utilización simultánea del número mínimo de charros de aguas prescritos, a la presión prescrita, proporcionados por el colector contraincendios.

Regla 58

Ventilación

a) La disposición y la ubicación de las aberturas en la cubierta de tanques de carga por las que se pueden producir escape de gas serán tales que reduzcan al mínimo la posibilidad del gas penetre en espacios cerrados donde haya una acumulación, o de que se acumule cerca de maquinaria y equipamiento que puedan constituir un riesgo de incendio. En caso la altura del orificio de salida situado encima de la cubierta y la velocidad de descarga del gas se proyectan en función de la distancia que haya entre dicho orificio y cualquier abertura de caseta o posible causa de ignición.

b) La disposición de los orificios de admisión y salida del aire de ventilación y demás aberturas de los mamparos que limitan las casetas y superestructuras, complementará lo estipulado en el párrafo a) de la presente Regla. Dichos orificios de ventilación, especialmente los correspondientes a espacios de máquinas, estarán situados tan popa como sea posible. A este respecto se tomarán las debidas precauciones cuando el buque está equipado para cargar o descargar por la popa. Todo cuando exista una posible causa de ignición, como ocurre con el sistema eléctrico, estará instalado de tal manera que no cree riesgo de explosión.

c) Las cámaras de bombas de carga tendrán ventilación mecánica y los conductos de descarga de los extractores terminarán en un lugar seguro de la cubierta alta. La ventilación de estos extractores será suficiente para reducir al mínimo la posible acumulación de vapores inflamables. El número de renovaciones de aire será cuando menos de 20 por hora; tomando como base el volumen bruto del espacio. Los conductos de ventilación quedarán dispuestos de modo que todo el espacio quede eficazmente ventilado. La ventilación será de tipo aspirante.

Regla 59

Medios de evacuación

de lo prescrito en la Regla 53 a) del presente Capítulo, la Administración tendrá en cuenta que el personal debe disponer de acceso, desde cada camarote, a medios de evacuación de emergencia.

Regla 60

Protección de los tanques de carga

a) En buque tanque de 100,000 toneladas o más de peso muerto y buques de carga combinados de 50,000 toneladas o más de peso muerto, a fin de proteger la zona de cubierta en que se encuentran los tanques de carga, y estos mismos tanques, habrá un sistema fijo de espuma instalado en cubierta y un sistema fijo de gas inerte ajustados a lo dispuesto en la Reglas 61 y 62 de la presente Parte. No obstante, en lugar de dichos sistemas, tras examinar la disposición del buque y su equipo la Administración podrá aceptar otras combinaciones de sistemas fijos si éstos ofrecen una protección equivalente, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del Capítulo I del presente Convenio.

b) Para ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del de espuma en cubierta deberá:

- i) ser capaz de extinguir el fuego prendido en sustancias derramadas y de impedir la ignición del combustible derramado que todavía no esté ardiendo; y
- ii) ser capaz de combatir incendios en tanques averiados.

c) Para que pueda ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del fijo de gas inerte deberá:

- i) ser capaz de impedir acumulaciones peligrosas de mezclas explosivas en los tanques de carga intactos durante el servicio normal, a lo largo de todo el viaje en lastre y mientras se efectúe toda operación necesaria en el interior de los tanques; y

Regla 62
Sistema de gas inerte

El sistema de gas inerte a que se hace referencia en la Regla 60 e) del presente Capítulo podrá suministrar a los tanques de carga, en todo momento, un gas o una mezcla gaseosa tan faltos de oxígeno que la atmósfera interior del tanque resulte inerte, es decir, incapaz de propagar las llamas. Tal sistema satisfará las siguientes prescripciones:

- a) No será necesario que penetre aire fresco en ningún tanque durante las operaciones normales, excepto cuando se le esté preparando para que entre en él personal.
- b) Será posible purgar los tanques vacíos con gas inerte para reducir su contenido de hidrocarburos una vez extraída la carga.
- c) Se podrá efectuar la limpieza de los tanques en una atmósfera inerte.
- d) Durante la operación de descarga el sistema permitirá disponer del volumen de gas especificado en el párrafo f) de la presente Regla. En todo otro momento se dispondrá de gas en cantidad suficiente para cumplir con lo estipulado en el párrafo g) de la presente Regla.
- e) Habrá medios adecuados para purgar los tanques con aire fresco y con gas inerte.
- f) El sistema será capaz de suministrar gas inerte a razón de por lo menos un 125 por ciento de la capacidad máxima de régimen de las bombas de carga.
- g) En condiciones normales de funcionamiento, cuando estén llenándose o hayan sido llenados los tanques con gas inerte se deberá mantener en ellos una presión positiva.
- h) Los orificios de salida para las purgas de gas estarán situados en posiciones convenientes al aire libre y se ajustarán a las mismas prescripciones generales que los de ventilación de tanques, señaladas en la Regla 58 a) del presente Capítulo.
- i) Habrá una torre de lavado de gases que enfríe eficazmente el gas y elimine sólidos y productos de la combustión de azufre.
- j) Habrá por lo menos dos ventiladores impelentes que, juntos, puedan suministrar como mínimo la cantidad de gas estipulada en el párrafo f) de la presente Regla.
- k) El volumen de oxígeno del gas inerte abastecido no excederá normalmente del 5 por ciento del volumen total.
- l) Se dispondrá de medios que impidan el retorno de gases o emanaciones de hidrocarburos desde los tanques a espacios de máquinas y conductos de humos y eviten la formación de vacío o presión excesivos. Además se instalará en la torre de lavado o en cubierta un cierre hidráulico eficaz. Las ramificaciones de tuberías para el gas inerte llevarán válvulas de retención o medios reguladores equivalentes en cada tanque. El sistema estará proyectado de modo que reduzca al mínimo el riesgo de ignición debido a la generación de electricidad estática.
- m) Habrá instalados instrumentos que indiquen y registren de modo continuo, en todo momento en que se esté suministrando gas inerte, la presión y el contenido de oxígeno del gas en el colector de suministro del gas inerte, en el lado de descarga del ventilador. Cuando los citados instrumentos vayan en filigrana, estarán preferiblemente situados en el puesto de control de la carga, y en todo caso en lugar de acceso fácil para el oficial responsable de las operaciones de carga. Se dispondrá de instrumentos portátiles para medir el oxígeno y los gases o emanaciones de hidrocarburos, y de los dispositivos necesarios, instalados en los tanques, para verificar la naturaleza del contenido de éstos.
- n) Habrá medios que indiquen la temperatura y la presión del colector de gas inerte.
- o) Habrá dispositivos de alarma para indicar:
 - i) contenido excesivo de oxígeno en el gas del colector de gas inerte;
 - ii) presión insuficiente del gas en el colector de gas inerte;
 - iii) presión insuficiente en el abastecimiento destinado al cierre hidráulico de cubierta, dado que este dispositivo haya sido instalado;
 - iv) temperatura excesiva del gas en el colector de gas inerte; y
 - v) presión insuficiente del agua de entrada en la torre de la-

Se dispondrá además de medios de parada automática del sistema, que actuarán cuando se alcancen límites predeterminados de flujo (indicado en los apartados iii), iv) o v) del presente Capítulo.

- p) Al capitán de todo buque equipado con un sistema de gas inerte se le facilitará una manual de instrucciones que abarque los aspectos operacional, de seguridad y de riesgo para la salud, característicos del sistema.

Regla 63
Cámara de bombas de carga

Cada una de las cámaras de bombas de carga, estará equipada de su propio sistema fijo de extinción de incendios, accionado desde un punto de fácil acceso situado fuera de la cámara. Utilizará agua, que lanzará por aspersión, o cualquier otro agente extintor que satisfaga los criterios de la Administración.

Regla 64
Lanzas de manguera

Todas las lanzas de manguera para agua serán de un tipo aprobado de doble efecto (aspersión y chorro) y llevarán dispositivo de cierre.

PARTE F - MEDIDAS ESPECIALES DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN LOS BUQUES DE PASAJE EXISTENTES

(A efectos de aplicación de esta Parte del presente Capítulo se entenderá que toda referencia a Regla 60 (1948) se alude a Reglas del capítulo II del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1948, y que en toda referencia a Reglas 60 (1960) se alude, salvo que se indique otra cosa, a Reglas del Capítulo II de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960.)

Regla 65
Ambito de aplicación

Todo buque de pasaje que transporte más de 36 pasajeros deberá cumplir por lo menos con las disposiciones siguientes:

- a) Todo buque cuya quilla fue colocada antes del 19 de noviembre de 1952 deberá cumplir con las disposiciones de las Reglas 66 a 85, inclusive, de la presente Parte.
- b) Todo buque cuya quilla fue colocada el 19 de noviembre de 1952 o después de esa fecha, pero antes del 26 de mayo de 1960, deberá cumplir con las disposiciones del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1948, relativas a las medidas de seguridad contra incendios, aplicables en virtud de ese Convenio a los buques nuevos, y también con las disposiciones de la (Reglas 68 b) y c), 75, 77 b), 78, 80 a), 81 b) hasta g), 84 y 85 de la presente Parte.
- c) Todo buque cuya quilla fue colocada el 26 de mayo de 1960 o después de esa fecha, pero antes de la entrada en vigor del presente Convenio, deberá cumplir, a menos que cumpla con las Partes A y B del presente Capítulo, con aquellas disposiciones de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, que guarden relación con las medidas de seguridad contra incendios aplicables en virtud de dicho Convenio a buques nuevos, y también con lo dispuesto en las Reglas 68 b) y c), 80 b), 81 b), c) y d) y 85 de la presente Parte.

Regla 66
Estructura

Los componentes estructurales serán de acero o de otro material apropiado, en cumplimiento de lo dispuesto en la Regla 27 (1948). Estas divisiones aisladas en que no haya espacios de alojamiento y las cubiertas expuestas a la intemperie serán ser de madera si en el aspecto estructural se toman medidas para la prevención de incendios según criterios que satisfagan a la Administración.

Regla 67
Zonas verticales principales

Se dividirá el buque mediante divisiones de Clase A en zonas verticales principales, en cumplimiento de lo dispuesto en la Regla 26 (1948). Estas divisiones tendrán en la medida posible un adecuado valor de aislamiento, habida cuenta de la naturaleza de los espacios adyacentes, tal como se dispone en la Regla 26 (1948).

Aberturas en los mamparos de zonas verticales principales

- a) El buque deberá cumplir en lo esencial con lo dispuesto en la Regla 39 (1948)
- b) Las puertas contra incendios deberán ser de acero o de otro material equivalente, con o sin aislamiento incombustible.
- c) Para troncos y conductos de ventilación cuya área de sección sea de 0,02 metros cuadrados (31 pulgadas cuadradas) o mayor, que atraviesen divisiones de zonas principales, regirán además las siguientes disposiciones:

- i) Los troncos y conductos cuya área de sección sea de entre 0,02 metros cuadrados (31 pulgadas cuadradas) y 0,075 metros cuadrados (116 pulgadas cuadradas) inclusive, llevarán válvulas de mariposa contra incendios, de cierre automático y a prueba de fallos, o bien tales troncos y conductos tendrán aislamiento de cuando menos 457 milímetros (18 pulgadas) a cada lado de la división, de modo que se cumpla con las descripciones aplicables a los mamparos;
- ii) Los troncos y conductos cuya área de sección sea de más de 0,075 metros cuadrados (116 pulgadas cuadradas) llevarán válvulas de mariposa contra incendios, de cierre automático y a prueba de fallos.

Regla 69

Separación entre los espacios de alojamiento y los destinados a máquinas carga y servicios

El buque cumplirá con lo dispuesto en la Regla 31 (1948)

Regla 70

Aplicación relativa a los Métodos I, II, y III

Los espacios de alojamiento y de servicio satisfarán todas las disposiciones estipuladas en uno de los párrafos, a), b), c) y d), de la presente Regla:

- a) Para que un buque pueda ser considerado como aceptable de acuerdo con el Método I, deberá estar provisto de una red de mamparos incombustibles de Clase "B" que cumplan en lo esencial con lo dispuesto en la Regla 30 a) (1948), además de un cumplimiento de lo dispuesto en la Regla 39 a) (1948), a hecho un uso máximo de materiales incombustibles.

- b) Para que un buque pueda ser considerado como aceptable de acuerdo con el Método II:

- i) Deberá estar provisto de un sistema automático de rociadores y de alarma contra incendios que en lo esencial cumpla con lo dispuesto en las Reglas 42 y 48 (1948), y

- ii) El uso que en él se haga de materiales combustibles de todo índole será tan reducido como resulte razonable y posible.

- c) Para que un buque pueda ser considerado como aceptable de acuerdo con el Método III, deberá tener instalada de cubierta una red de mamparos piroretardantes que cumplan en lo esencial con lo dispuesto en la Regla 30 b) (1948), y además estar provisto de un sistema automático de detección de incendios que cumplan en lo esencial con lo dispuesto en la Regla 43 (1948). Se restringirá el uso de materiales combustibles y altamente inflamables de conformidad con lo que prescriben las Reglas 39 b) y 40 g) (1948) si a intervalos de no más de 20 minutos una patrulla contra incendios efectúa la oportuna inspección.

- d) Para que un buque pueda ser considerado como aceptable de acuerdo con el Método III:

- i) Deberá estar provisto de divisiones adicionales de Clase "A" dentro de los espacios de alojamiento, de modo que la longitud media de las zonas verticales principales quede reducida en esos espacios a unos 20 metros (65,5 pies); además,

- ii) Deberá estar provisto de un sistema automático de detección de incendios que cumpla en lo esencial con lo dispuesto en la Regla 43 (1948); además,

- iii) Todas las superficies descubiertas, con sus revestimientos, de los mamparos de pasillo y camarote situados en los espacios de alojamiento deberán tener un escaso poder de propagación de la llama además,

- iv) El uso de materiales combustibles está restringido de acuerdo con lo que prescribe la Regla 39 b) (1948). Cabrá conceder una dispensa respecto de lo que prescribe la Regla 39 b) (1948), si a intervalos de más de 20 minutos una patrulla contra incendios efectúa la oportuna inspección; y

v) deberá tener instalada de cubierta a cuabierta divisiones adicionales e incombustibles de Clase "B" que formen una red de mamparos piroretardantes, dentro de la cual cada rea de cualquier compartimiento, salvo la de espacios blicos, no excederá en general de 300 metros cuadrados (3,200 pies cuadrados).

Regla 71

Protección de escaleras verticales

Las escaleras cumplirán con lo dispuesto en la Regla 44 (1948) aunque en casos de dificultad excepcional la Administración podrá permitir el uso de divisiones y puertas incombustibles de Clase "B" en vez de divisiones y puertas de Clase "A" para troncos de escalera. Excepcionalmente, además la Administración podrá permitir que se conserve una escalera de madera, siempre que ésta esté protegida por rociadores y quede adecuadamente encerrada en su totalidad.

Regla 72

Protección de ascensores y montacargas, troncos verticales de alumbrado y ventilación, etc.

El buque cumplirá con lo dispuesto en la Regla 34 (1948).

Regla 73

Protección de puestos de control

El buque cumplirá con lo dispuesto en la Regla 35 (1948), aunque si la disposición o la construcción de los puestos de control son tales que le impiden el pleno cumplimiento, v.g., si ocurre que la caseta del timón es de madera, la Administración podrá permitir el uso de divisiones incombustibles amovibles de Clase "B" con objeto de proteger las inmediaciones de dichos puestos de control. En tales casos, cuando los espacios situados inmediatamente debajo de los puestos de control constituyan un grave riesgo de incendio, la cubierta que separe unos de otros deberá estar aislado enteramente como si fuese una división de Clase "A".

Regla 74

Protección de pañoles, etc.

El buque cumplirá con lo dispuesto en la Regla 36 (1948).

Regla 75

Ventanas y portillos

Las lumbreras de los espacios de máquinas y de calderas podrán cerrar desde fuera de dichos espacios.

Regla 76

Sistemas de ventilación

- a) Toda la ventilación mecánica, salvo la de los espacios de carga y de máquinas, contará con mandos maestros instalados fuera del espacio de máquinas y en lugares de fácil acceso, de manera que para parar todos los ventiladores de los espacios que no sean de carga y de máquinas baste con acudir a no más de tres posiciones. Para la ventilación de los espacios de máquinas habrá un mando maestro que quepa accionar desde un lugar situado fuera de ellos.
- b) A los conductos de extracción de los fogones de las cocinas que atraviesen espacios de alojamiento se les proveerá un aislamiento eficaz.

Regla 77

Cuestiones diversas

- a) El buque cumplirá con lo dispuesto en los párrafos a) y c) de la Regla 40 (1948), si bien en la Regla 40 a) i) se podrá aplicar una longitud de 20 metros (65,6 pies) en vez de la de 13,73 metros (45 pies).
- b) Las bombas de combustible irán provistas de telemando instalados fuera del espacio en que estén instaladas de manera que sea posible pararlas si en dicho espacio se produce un incendio.

Regla 78

Películas cinematográficas

No se utilizarán películas con soporte de nitrato de celulosa en las instalaciones cinematográficas que haya a bordo de los buques.

Regla 79

Planos

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 44 (1948).

Regla 80

Bombas, colectores, bocas y mangueras contra incendios

- a) Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 45 (1948).
- b) El agua que haya de suministrar el colector contra incendio estará siempre, en la medida de lo posible, disponible para uso inmediato, ya sea manteniéndola a presión o por disponer de un telemando para las bombas contra incendios fácilmente accesible y de sencillo accionamiento.

Regla 81

Prescripciones para la detección y extinción de incendios

Generalidades

- a) Se cumplirá con lo dispuesto en los párrafos a) a c) inclusive de la Regla 50 (1948), a reserva de las disposiciones de la presente Regla consignadas a continuación.

Sistemas de patrullas, detección y comunicación

- b) En todos los miembros del servicio de patrullas que prescribe el presente Parte se les dará la instrucción necesaria para familiarizarlos con la disposición del buque y con la ubicación y el manejo de todo dispositivo que puedan tener que utilizar.
- c) El buque llevará, para convocar a la tripulación, un dispositivo especial de alarma que podrá ser parte de su sistema general de alarma.
- d) Tendrá un sistema de altavoces o de otros medios eficaces de comunicación instalado en todos los espacios de alojamiento, públicos y de servicio.

Espacios de máquinas y de calderas

- e) El número, el tipo y la distribución de los extintores se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos g) ii), g) iii) y h) ii) de la Regla 64 (1960).

Comunicación internacional a tierra

- f) Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 64 d) (1960).

Equipos de bombero

- g) Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 64 j) (1960).

Regla 82

Rápida disponibilidad de los dispositivos contra incendios

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 66 (1960).

Regla 83

Medios de evacuación

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 54 (1948)

Regla 84

Fuente de energía eléctrica de emergencia

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en los párrafos a), b) y c) de la Regla 22 (1948), aunque la ubicación de la fuente de energía eléctrica de emergencia se ajustará a lo dispuesto en la Regla 25 a) (1960).

Regla 85

Reuniones y ejercicios periódicos

En los ejercicios para casos de incendio a que hace referencia la Regla 26 del Capítulo III de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, se exigirá a cada miembro de la tripulación que demuestre conocer bien la construcción y las instalaciones del buque, así como sus propios deberes y las instalaciones del buque que queda tener que utilizar.

CAPITULO III

DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, ETC.

Regla 1

Ambito de aplicación

- a) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Capítulo se aplicará, tal como se indica a continuación, a los buques nuevos que realicen viajes internacionales:

- Parte A- Buques de pasaje y buques de carga
- Parte B- Buques de pasaje
- Parte C- Buques de carga

- b) En el caso de buques existentes dedicados a viajes internacionales, cuya quilla fue colocada, o cuya construcción se hallaba en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, o posteriormente, regirán las prescripciones del Capítulo III de dicha Convención aplicables a los buques nuevos, tal como éstos se definen en ella.

- c) En el caso de buques existentes dedicados a viajes internacionales, cuya quilla fue colocada, o cuya construcción se hallaba en una fase equivalente, antes de la fecha de entrada en vigor de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y que cumplan ya con las prescripciones del Capítulo III de esa Convención relativas a los buques nuevos, la Administración examinará las medidas adoptadas en cada buque con miras a garantizar, dentro de lo que sea practicable y razonable, y lo antes posible, que se cumplan en los buques las prescripciones del Capítulo III de dicha Convención. No obstante, la excepción estipulada en la Regla 27 b) i) del presente Capítulo sólo podrá ser aplicada a los buques existentes mencionados en el presente párrafo:

- i) si se cumplen las disposiciones de las Reglas 4, 6, 14, 18 y 19 y de los párrafos a) y b) de la Regla 27 del presente Capítulo;
- ii) si las balsas salvavidas llevadas de conformidad con las disposiciones de la Regla 27 b) cumplen con las prescripciones de la Regla 15 o de la Regla 16, y con las de la Regla 17 del presente Capítulo; y
- iii) si el número total de personas a bordo no aumenta como resultado de la provisión de balsas salvavidas, a menos que el buque cumpla íntegramente con las disposiciones de:
 - 1) la parte B del Capítulo II-1;
 - 2) los párrafos a) iii) y iv) de la Regla 21 o el párrafo a) iii) de la Regla 48 del Capítulo II-2, según proceda; y
 - 3) los párrafos a), b), e) y f) de la Regla 29 del presente Capítulo.

PARTE A- GENERALIDADES

(La Parte A es aplicable a los buques de pasaje y a los de carga)

Regla 2

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo:

- a) Por "viaje internacional corto" se entenderá un viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 600 millas de un puerto o lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación, sin que la distancia entre el último puerto de escala del país donde comienza el viaje y el puerto final de destino exceda de 600 millas.
- b) Por "balsa salvavidas" se entenderá una balsa salvavidas que cumpla con lo dispuesto en la Regla 15 o en la Regla 18 del presente Capítulo.
- c) Por "dispositivo aprobado de arriado" se entenderá un dispositivo aprobado por la Administración, capaz de arriar desde el puerto de embarco un balsa salvavidas cargada con un número de personas que esté autorizada a transportar y con su propio equipo.
- d) Por "marinero titulado para el manejo de botes salvavidas" se entenderá todo miembro de la tripulación que sea titular de un certificado de competencia expedido en virtud de lo dispuesto en la Regla 32 del presente Capítulo.
- e) Por "aparatos flotantes" se entenderán objetos que...

Regla 79

Planos

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 64 (1960).

Regla 80

Bombas, colectores, bocas y mangueras contra incendios

- a) Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 45 (1948).
- b) El agua que haya de suministrar el colector contra incendios estará siempre, en la medida de lo posible, disponible para uso inmediato, ya sea manteniéndola a presión o disponer de un telemando para las bombas contra incendios fácilmente accesible y de sencillo accionamiento.

Regla 81

Prescripciones para la detección y extinción de incendios

Generalidades

- a) Se cumplirá con lo dispuesto en los párrafos a) a o) inclusive de la Regla 5D (1948), a reserva de las disposiciones de la presente Regla consignadas a continuación.

Sistemas de patrullas, detección y comunicación

- b) Todos los miembros del servicio de patrullas que prescribe la presente Parte se les dará la instrucción necesaria para familiarizarlos con la disposición del buque y con la ubicación y el manejo de todo dispositivo que puedan tener que utilizar.
- c) El buque llevará, para convocar a la tripulación, un dispositivo especial de alarma que podrá ser parte de su sistema general de alarma.
- d) Habrá un sistema de altavoces o de otros medios eficaces de comunicación instalado en todos los espacios de alojamiento, públicos y de servicio.

Espacios de máquinas y de calderas.

- e) El número, el tipo y la distribución de los extintores se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos g) ii), g) iii) y h) ii) de la Regla 64 (1960).

Comunicación internacional a tierra

- f) Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 64 d) (1960).

Equipo de bombero

- g) Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 64 j) (1960).

Regla 82

Rápida disponibilidad de los dispositivos contra incendios

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 65 (1960).

Regla 83

Medios de evacuación

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 54 (1948)

Regla 84

Fuente de energía eléctrica de emergencia

Se dará cumplimiento a lo dispuesto en los párrafos a), b) y c) de la Regla 22 (1948), aunque la ubicación de la fuente de energía eléctrica de emergencia se ajustará a lo dispuesto en la Regla 25 a) (1960).

Regla 85

Reuniones y ejercicios periódicos

En los ejercicios para casos de incendio a que hace referencia la Regla 26 del Capítulo III de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, se exigirá a cada miembro de la tripulación que demuestre conocer bien la comunicación y las instalaciones del buque, así como sus propios dispositivos que pueda tener que utilizar.

CAPITULO III

DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, ETC.

Regla 1

Ambito de aplicación

- a) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Capítulo se aplicará, tal como se indica a continuación, a los buques nuevos que realicen viajes internacionales:

Parte A- Buques de pasaje y buques de carga

Parte B- Buques de pasaje

Parte C- Buques de carga

- b) En el caso de buques existentes dedicados a viajes internacionales, cuya quilla fue colocada, o cuya construcción se hallaba en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, o posteriormente, regirán las prescripciones del Capítulo III de dicha Convención aplicables a los buques nuevos, tal como éstos se definen en ella.

- c) En el caso de buques existentes dedicados a viajes internacionales, cuya quilla fue colocada, o cuya construcción se hallaba en una fase equivalente, antes de la fecha de entrada en vigor de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y que cumplan ya con las prescripciones del Capítulo III de esa Convención relativas a los buques nuevos, la Administración examinará las medidas adoptadas en cada buque con miras a garantizar, dentro de lo que sea practicable y razonable, y lo antes posible, que se cumplan en la esencial las prescripciones del Capítulo III de dicha Convención. No obstante, la excepción estipulada en la Regla 27 b) ii) del presente Capítulo sólo podrá ser aplicada a los buques existentes mencionados en la presente párrafo:

- i) si se cumplen las disposiciones de las Reglas 4, 8, 14, 18 y 19 y de los párrafos a) y b) de la Regla 27 del presente Capítulo;

- ii) si las balsas salvavidas llevadas de conformidad con las disposiciones de la Regla 27 b) cumplen con las prescripciones de la Regla 15 o de la Regla 16, y con las de la Regla 17 del presente Capítulo; y

- iii) si el número total de personas a bordo no aumenta como resultado de la provisión de balsas salvavidas, a menos que el buque cumpla íntegramente con las disposiciones de:

- 1) la parte B del Capítulo II-1;
- 2) los párrafos a) iii) y iv) de la Regla 21 o el párrafo a) iii) de la Regla 48 del Capítulo II-2, según proceda; y
- 3) los párrafos a), b), e) y f) de la Regla 29 del presente Capítulo.

PARTE A- GENERALIDADES

(La Parte A es aplicable a los buques de pasaje y a los de carga)

Regla 2

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo:

- a) Por "viaje internacional corto" se entenderá un viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 100 millas de un puerto o lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación, sin que la distancia entre el último puerto de escala del país donde comienza el viaje y el puerto final de destino exceda de 600 millas.
- b) Por "balsa salvavidas" se entenderá una balsa salvavidas que cumpla con lo dispuesto en la Regla 15 o en la Regla 16 del presente Capítulo.
- c) Por "dispositivo aprobado de arriado" se entenderá un dispositivo aprobado por la Administración, capaz de arriar desde el puesto de embarco un balsa salvavidas cargada con un número de personas que esté autorizada a transportar y con su propio equipo.
- d) Por "marinero titulado para el manejo de botes salvavidas" se entenderá todo miembro de la tripulación que sea titular de un certificado de competencia expedido en virtud de lo dispuesto en la Regla 32 del presente Capítulo.
- e) Por "aparatos flotantes" se entenderán objetos que...

que se hallen en el agua, y cuya construcción le permita mantener su forma y sus propiedades.

Regla 3

Exenciones

- a) La Administración, si considera que la ausencia de riesgos y las condiciones de viajes son tales que hacen irrazonable o innecesaria la aplicación de la totalidad de las prescripciones del presente Capítulo, podrá exigir de alguna de éstas, en la medida que estime conveniente, a determinados buques o a clases de buques que en el curso de su viaje no se alejen más de 20 millas de la tierra más próxima.
- b) En el caso de buques de pasaje utilizados en tráficos especiales para transportar grandes números de pasajeros incluidos en los de ese tipo, como ocurre con el transporte de peregrinos, la Administración, si considera que el cumplimiento de las prescripciones exigidas en el presente Capítulo es prácticamente imposible, podrá eximir a tales buques, cuando pertenezcan a su país, del cumplimiento de tales prescripciones a condición que satisfagan lo dispuesto en:

- i) El Reglamento anexo al Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971; y
- ii) El Reglamento anexo al Protocolo sobre espacios habitables de buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973, cuando éste entre en vigor.

Regla 4

Disponibilidad inmediata de los botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos flotantes

- a) El principio general que rege la provisión de botes y balsas salvavidas y de aparatos flotantes en un buque al que sea aplicable el presente Capítulo, es que han de estar inmediatamente disponibles en caso de emergencia.
- b) Para estar inmediatamente disponibles, los botes y balsas salvavidas y los aparatos flotantes satisfarán las siguientes condiciones:
 - i) podrán ser puestos a flote sin riesgos y con rapidez, incluso cuando el buque esté en condiciones adversas de viento y con una escora de 15 grados;
 - ii) será posible efectuar el embarco en los botes y balsas salvavidas rápida y ordenadamente;
 - iii) la disposición de cada bote y balsa salvavidas y de cada uno de los aparatos flotantes será tal que no dificulte la utilización de los demás botes, balsas y aparatos flotantes.
- c) Todos los dispositivos de salvamento se mantendrán en buenas condiciones de servicio y estarán disponibles para empleo inmediato antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje.

Regla 5

Construcción de los botes salvavidas

- a) Todos los botes salvavidas estarán bien contruidos y su forma y sus proporciones serán tales que les den una firme estabilidad en mala mar y suficiente francobordo cuando lleven su carga completa de personas y equipo. Todos los botes salvavidas serán capaces de mantener una estabilidad positiva estando inundados en comunicación con el mar y llevando su carga completa de personas y equip.
- b) i) Todos los botes salvavidas tendrán los costados rígidos y sólo llevarán dispositivos de flotabilidad interiores. La Administración podrá aprobar botes salvavidas con capota rígida, a condición de que ésta pueda abrirse fácilmente tanto desde el interior como desde el exterior y no impida el embarco y el desembarco rápidos ni el arriado y el manejo de bote.
 - ii) Los botes salvavidas a motor podrán ir provistos de medios que impidan la entrada de agua por la proa, siempre que a juicio de la Administración sea satisfactorios.
 - iii) Todos los botes salvavidas tendrán como mínimo 7,3 metros (24 pies) de eslora, excepto cuando, debido al tamaño del buque o por otro motivos la Administración considere que no es razonable o posible llevar botes de esas dimensiones. Ningún buque llevará botes salvavidas cuya eslora sea inferior a 4,9 metros (16 pies).
- c) No se aprobará ningún bote salvavidas cuyo peso, con carga completa de personas y equipo, exceda de 20,300 kilos (20 toneladas).

lado en la Regla 7 del presente Capítulo, sea superior a 10 personas.

- d) Todos los botes salvavidas autorizados para llevar más de 10 personas, pero no más de 100, serán botes a motor que cumplan con las prescripciones de la Regla 9 del presente Capítulo. Los botes provistos de medios aprobados de propulsión mecánica que cumplan con lo estipulado en la Regla 10 del presente Capítulo. Todos los botes salvavidas autorizados para llevar más de 10 personas serán botes a motor que cumplan con las prescripciones de la Regla 9 del presente Capítulo.
- e) Todos los botes salvavidas serán los bastante sólidos como para que se les pueda hacer descender sin riesgos hasta el agua con su carga completa de personas y equipo. La solidez de todos los botes salvavidas será tal que éstos no sufran ninguna deformación permanente cuando hayan sido sometidos a una carga de 25 por ciento.
- f) Todos los botes salvavidas tendrán un arrio medio igual, por lo menos, al 4 por ciento de su eslora. El arriado será de forma aproximadamente parabólica.
- g) En los botes salvavidas autorizados para llevar 100 personas o más se aumentará el volumen de los dispositivos de flotabilidad según criterios que satisfagan a la Administración.
- h) Todos los botes salvavidas tendrán flotabilidad propia y llevarán cajas de aire estancas u otro material flotante equivalente, resistente a la corrosión y que los hidrocarburos y derivados de éstos no afecten suficientes para mantener a flote el bote con su equipo, aunque esté inundado en comunicación con la mar. Se proveerá asimismo un volumen adicional de cajas de aire estancas o de otro material flotante equivalente, resistente a la corrosión y que los hidrocarburos y derivados de éstos no afecte, a menos igual a un décimo de la capacidad cúbica del bote. La Administración podrá permitir que las cajas de aire estancas vayan llenas de un material flotante resistente a la corrosión y que los hidrocarburos y derivados de éstos no afecten.
- i) Las bancadas transversales y laterales irán en el bote salvavidas al nivel más bajo posible.
- j) El coeficiente de bloque de la capacidad cúbica, determinada de conformidad con lo estipulado en la Regla 6 del presente Capítulo, de todos los botes salvavidas, salvo los contruidos con tablas de madera, será por lo menos igual a 0,64, aunque podrá ser inferior a 0,64 si a juicio de la Administración son suficientes la altura metacéntrica y el francobordo del bote con su carga completa de personas y equipo.

Regla 6

Capacidad cúbica de los botes salvavidas

- a) La capacidad cúbica del bote salvavidas vendrá determinada por la Regla de Simpson (Stirling) o por cualquier otro método que ofrezca el mismo grado de precisión. La capacidad de un bote salvavidas de popa cuadrada será calculada del mismo modo que si el bote fuera de popa afilada.
- b) Por ejemplo, cabrá considerar que las capacidad del bote, en metros cúbicos (o en pies cúbicos), calculada con la Regla de Simpson, resultará de aplicar la fórmula siguiente:

$$\text{Capacidad} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

en la que L es la eslora del bote en metros (o en pies), medida en la cara interior del forro, de madera o de meta, desde la roda hasta el codaste; cuando el bote sea de popa cuadrada medirá la eslora hasta la cara interior del espejo.

A, B y C designan las áreas de cada una de las tres secciones transversales que quedan respectivamente en el cuarto parte, en la parte central y en el cuarto popel de la eslora del bote, en que corresponden a los tres puntos dados por la división de L en cuatro partes iguales. (Las áreas correspondientes a los dos extremos del bote se considerarán despreciables).

Las áreas A, B y C se considerarán como dadas en metros cuadrados (o en pies cuadrados) por la aplicación sucesiva de una de las tres secciones de la fórmula siguiente:

$$\text{Area} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

en la que h es el puntal, en metros (o en pies), medida en la cara interior del forro, de madera o de metal, desde la roda hasta el nivel de la regala c, en ciertos casos, hasta el nivel inferior, según se determina seguidamente.

a, b, c, d y e designan las marcas del bote medidas...

los tres puntos dados por la división de h en cuatro partes iguales (siendo a y e las mangas tomadas en los extremos del bote y c la manga tomada en el punto medio de h).

Si el arriño de la regal, medido en dos puntos que respectivamente marquen en la eslora un cuarto de ésta desde proa y un cuarto desde popa, excede del 1 por ciento de la eslora, se considerará que el puntal utilizado para calcular el área de las secciones transversales A o C es el puntal en crujiá aumentado en un 1 por ciento de la eslora.

Si el puntal del bote excede en crujiá del 45 por ciento de la manga, se considerará que el puntal utilizado para calcular el área de la sección transversal B, la del centro, es igual al 45 por ciento de la manga, y el puntal utilizado para calcular las áreas de las secciones transversales A y C, correspondientes a los cuartos proel y popel, se determinará aumentando esa última magnitud en una fracción igual al 1 por ciento de la eslora del bote salvavidas, pero no se admitirá en ningún caso que el puntal utilizado para este cálculo exceda al puntal real en cada uno de esos puntos.

Si el puntal del bote salvavidas es de más de 1,22 metros (4 pies), el número de personas que resulte de la aplicación de la presente Regla será reducido en proporción a la relación existente entre 1,22 metros (4 pies) y el puntal real, en tanto el bote no haya sido sometido con éxito a pruebas, flotando con ese número de personas a bordo, todas ellas con chaleco salvavidas.

Mediante fórmulas adecuadas, la Administración fijará el límite oportuno al número de personas que pueden llevar los botes de extremos afilados y los extremos romos.

La Administración podrá asignar a un bote salvavidas de tablas de madera una capacidad igual al valor que resulte de multiplicar por 0,6 el producto de la eslora por la manga por el puntal, si resulta evidente que esta fórmula no da una capacidad mayor que la determinada por el método anterior. En tal caso, las dimensiones se tomarán del modo siguiente:

Estora - Desde la intersección de la cara exterior del forro de madera con la roda hasta la intersección de esa cara con el codaste o, en el caso de un bote de popa cuadra, hasta la intersección con la cara exterior del espejo.

Manga - En la cara exterior del forro de madera, donde sea mayor la anchura.

Puntal - En la cara interior del forro de madera, en crujiá, desde la quilla hasta el nivel de la regala, pero no se admitirá en ningún caso que el puntal utilizado para calcular la capacidad cúbica excede del 45 por ciento de la manga.

En todo caso el armador tendrá derecho a exigir que la capacidad cúbica del bote salvavidas sea determinada con arreglo a una medición exacta.

La capacidad cúbica de un bote salvavidas a motor o equipado con otro medio de propulsión mecánica se determinará restando de la capacidad bruta un volumen igual al ocupado por el motor y sus accesorios o por la caja de engranajes del otro medio de propulsión mecánica posiblemente utilizado, más el correspondiente a la instalación radiotelegráfica y al proyector con sus accesorios, si el bote lleva este equipo.

Regla 7

Número de personas autorizadas en los botes salvavidas

El número de personas que un bote salvavidas estará autorizado a llevar será igual al mayor número entero que resulte de dividir la capacidad del bote, expresada en metros cúbicos, por:

0,283 (o por 10, si se mide la capacidad en pies cúbicos)

cuando la eslora sea igual o superior a 7,3 metros (24 pies)

0,396 (o por 14, si se mide la capacidad en pies cúbicos)

cuando la eslora sea igual a 4,9 metros (16 pies);

un número comprendido entre 0,396 y 0,283 (o por un número comprendido entre 14 y 10, si se mide la capacidad en pies cúbicos), que se obtendrá por interpolación.

cuando la eslora sea igual o superior a 4,9 metros (16 pies) pero inferior a 7,3 metros (24 pies).

a condición de que el número así obtenido no exceda en ningún caso del número de personas adultas que, con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas si dificultar en forma alguna el uso de los remos o del equipo propulsor de que se trate.

Regla 8

Número de botes salvavidas a motor que debe llevar el buque

a) Todo buque de pasaje llevará a cada banda por lo menos un bote salvavidas a motor que cumpla con las prescripciones de la Regla 9 del presente Capítulo.

No obstante, en los buques de pasaje que, de acuerdo con su certificado, no estén autorizados a llevar más que un total de personas (incluida la tripulación) que no exceda de 30, sólo se exigirá uno de esos botes salvavidas.

b) Todos los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 1,600 toneladas, excepto los buques tanque, los utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, llevarán como mínimo un bote salvavidas a motor que cumple con las prescripciones de la Regla 9 del presente Capítulo.

c) Los buques tanque de arqueado bruto igual o superior a 1,600 toneladas, los utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, llevarán como mínimo a cada banda un bote salvavidas a motor que cumpla con las prescripciones de la Regla 9 del presente Capítulo.

Regla 9

Especificaciones de los botes salvavidas a motor

a) Todo bote salvavidas a motor se ajustará a las condiciones siguientes:

i) irá equipado con un motor de encendido por compresión y se mantendrá de modo que esté listo para utilización en todo momento; el motor será susceptible de ser puesto en marcha rápidamente en cualquier circunstancia; se llevará combustible suficiente para 24 horas de funcionamiento continuado a la velocidad especificada en el apartado iii) del presente párrafo;

ii) el motor u sus accesorios irán en una envuelta que asegure su funcionamiento en condiciones meteorológicas desfavorables y el capó del motor será pirorresistente; el motor tendrá mecanismo de ciar;

iii) la velocidad avante en aguas tranquilas con la carga completa de personas y equipo será:

1) por lo menos de 5 nudos cuando se trate de los botes salvavidas a motor prescritos en la Regla 8 del presente Capítulo para buque de pasaje, buques tanque, buques utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales;

2) por lo menos de 4 nudos en el caso de cualquier otro bote salvavidas a motor.

b) El volumen de los dispositivos de flotabilidad interiores prescritos en la Regla 5 del presente Capítulo para botes salvavidas a motor será incrementado, si este incremento es preciso, a la medida en que el volumen de los dispositivos de flotabilidad interiores necesarios para sostener el motor y sus accesorios y, si los hay, el protector, la instalación radiotelegráfica y los accesorios de ambos, exceda del volumen de los dispositivos de flotabilidad interiores prescritos, a razón de 0,03 metros cúbicos (1 pie cúbico) por persona, para sostener a las personas que además podría admitir si se suprimiesen el motor y sus accesorios y si los hay, el protector, la instalación radiotelegráfica y los accesorios de ambos.

Regla 10

Especificaciones de los botes salvavidas de propulsión mecánica que no sean botes a motor

Todo bote salvavidas de propulsión mecánica que no sea un bote salvavidas a motor satisfará las siguientes condiciones:

a) el medio de propulsión será de tipo aprobado y tendrá potencia suficiente para que el bote pueda alejarse rápidamente del costado del buque una vez puesto a flote y mantener el buque en condiciones meteorológicas adversas. Si el medio de propulsión es de gobierno manual, será posible que lo manejen las personas no preparadas para ello, y hacerla funcionar aunque el bote esté inundado;

- b) **Llevar** un dispositivo que permita al timonel dar en cualquier momento cuando el medio de propulsión esté funcionando;
- c) **el volumen** de los dispositivos de flotabilidad interiores de un bote salvavidas con medio de propulsión mecánica, que no sea un bote salvavidas a motor, será incrementado de modo que el peso del medio de propulsión queda compensado.

Regla 11

Equipo de los botes salvavidas.

- a) **El equipo normal** de todo bote salvavidas será el siguiente:

- i) un juego de remos flotantes por bancada de un solo remero, dos remos flotantes de respaldo y una espadilla flotante, un juego y medio de toletes u horquillas sujetos al bote con una piola o una cadena, y un bichero;
- ii) dos espiches por cada orificio de desague, sujetos al bote con pioletas o cadenas (los espiches no se exigirán si el bote tiene instaladas válvulas de desague automáticas), un acondicionador y dos baldes de material aprobado;
- iii) un timón ya montado en el bote y una caña de timón;
- iv) dos machuelas colocadas una a cada extremo del bote;
- v) un farol con combustible suficiente para 12 horas, dos cajas de fósforos adecuados, en un recipiente estanco;
- vi) uno o varios palos con estays de cable galvanizado y vales de color anaranjado;
- vii) un compás de funcionamiento seguro montado en un cubicheta, luminiscente o con medios adecuados de iluminación;
- viii) un cabo salvavidas sujeto de trecho en trecho, que forme una guirnalda alrededor del perímetro exterior del bote;
- ix) un ancla flotante de tamaño aprobado;
- x) dos bozas de longitud suficiente, una amarrada al extremo de proa con gaza y cazoneta de modo que sea fácil largarla y la otra firmemente sujeta a la roda y lista para ser utilizada;
- xi) un recipiente con 4,5 litros (1 galón) de aceite vegetal, de pescado o animal; este recipiente estará hecho de modo que resulte fácil extender el aceite sobre el agua y dispuesto de modo que se pueda sujetar al ancla flotante;
- xii) una ración de alimento, que la Administración fijará, para cada una de las personas que el bote esté autorizado a llevar; las raciones irán en recipientes herméticos metálicos en un envase estanco;
- xiii) envases estancos con 3 litros (5 pintas) de agua dulce para cada persona que el bote esté autorizado a llevar, o envases estancos con 2 litros (4 pintas) de agua dulce para cada persona y un aparato desalinizador capaz de suministrar 1 litro (2 pinta) de agua potable; un cetro inoxidable con su piola; un vaso graduado inoxidable para beber;
- xiv) cuatro señales con paracaídas de tipo aprobado, capaces de dar una luz roja brillante a gran altitud; seis bengalas de mano de un tipo aprobado que den una luz roja brillante;
- xv) dos señales fumígenas flotantes de un tipo aprobado (para uso diurno), capaces de generar una masa de humo de color anaranjado;
- xvi) para el caso de vuelco del bote, medios aprobados que permitan agarrarse a él, medios que puedan ser quillas de pontone, continuas o aligeradas formando asideros, en conjunción con cebos para asirse amarrados de regala a regala pasando por debajo de la quilla, u otros dispositivos aprobados;
- xvii) un botiquín de primeros auxilios aprobado, en un estuche estanco;
- xviii) una linterna eléctrica adecuada para hacer señales del Código Morse, un juego de pilas de respaldo y una bombilla de recambio, todo ello en un estuche estanco;
- xix) un espejo de señales diurnas de tipo aprobado;
- xx) una navaja de bolsillo, que lleve abrelatas, sujeta al bote con una piola;
- xxi) dos guías flotantes ligeras;
- xxii) una bomba de funcionamiento manual, de tipo aprobado;

- xxiii) una taquilla adecuada para guardar pequeños componentes del equipo;

- xxiv) un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas;

- xxv) un juego de aparejos de pesca;

- xxvi) una capota o toldo de tipo aprobado, de color muy vivo que sirva para proteger a los ocupantes del bote de la exposición a la intemperie; y

- xxvii) un ejemplar de la tabla ilustrada de señales de salvavidas mencionada en la Regla 16 del Capítulo V.

- b) Si se trata de buques dedicados a viajes de una duración que a juicio de la Administración sea innecesario llevar especificado en los apartados vi), xii), xix), xx) y xxv) párrafo a) de la presente Regla, la Administración podrá permitir que se prescinda de ello.

- c) No obstante lo dispuesto en el párrafo a) de la presente Regla, los botes salvavidas de propulsión mecánica de un tipo aprobado no necesitan llevar palo ni velas, ni más de la mitad del juego de remos, pero deberán llevar dos bicheros.

- d) Todos los botes salvavidas irán provistos de medios adecuados para que una persona pueda subir a bordo desde el agua.

- e) Todo bote salvavidas a motor llevará equipo portátil de incendios, de un tipo aprobado, capaz de descargar u otra sustancia adecuada para pagar incendios debidos a inflamación de hidrocarburos.

Regla 12

Sujetación del equipo de los botes salvavidas.

Todos los componentes del equipo del bote salvavidas, incluido el bichero, que se mantendrá listo para abrir el bote costado del buque, irán debidamente sujetos en el interior del bote. El aranchado se hará de modo que el equipo quede instalado y no entorpezca la maniobra con los gruchos de izar buque rápido. Todos los componentes del equipo del bote serán pequeños y livianos como resulte posible e irán empaquetados en forma adecuada y compacta.

Regla 13

Aparato radiotelégrafo portátil para embarcación de supervivencia

- a) Todos los buques, salvo los que lleven empleado a cada bote salvavidas a motor con instalación radiotelégrafo que cumpla con las disposiciones de la Regla 14 del presente Capítulo y de la Regla 13 del Capítulo IV, llevarán un aparato radiotelégrafo portátil de tipo aprobado para embarcación de supervivencia, que satisfaga las prescripciones de la Regla 14 del Capítulo IV. Este equipo se guardará en el bote de proa o en otro lugar adecuado, listo para ser llevado a uno u otro de los botes salvavidas en caso de emergencia. No obstante, en los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 3,000 toneladas, a bordo de los cuales los botes salvavidas se lleven en la parte central y a popa, este equipo se guardará en un lugar adecuado, próximo a los botes salvavidas más alejados del transmisor principal del buque.

- b) Si se trata de buques destinados a viajes de una duración que a juicio de la Administración sea innecesario llevar aparatos radiotelégrafos portátiles para embarcaciones de supervivencia la Administración podrá permitir que se prescinda de este equipo.

Regla 14

Instalación radiotelégrafica y proyectores en los botes salvavidas a motor

- a) i) Cuando el número total de personas a bordo de un buque sea destinado a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos o a bordo de un buque utilizado como buque factoría ballenero o para la preparación o el transporte de pescado, o destinado al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, sea superior a 199 pero inferior a 1,500, tal buque llevará montada una instalación radiotelégrafica que cumpla con las prescripciones de la presente Regla y de la Regla 13 del Capítulo IV. Si el número de personas a bordo de uno de los botes salvavidas a motor exigiere la virtud de la Regla 8 del presente Capítulo.

- ii) Cuando el número total de personas a bordo de uno de los buques sea de 1,500 o más, habrá montada la mencionada instalación radiotelégrafica en cada uno de los botes salvavidas a motor que, en virtud de la Regla 8 del presente Capítulo, se exigen en tales buques.

- b) La instalación radioléctrica estará montada en una cabina que sea lo bastante grande como para que en ella quepan el equipo y la persona que lo utilice.
- c) La disposición será tal que la eficacia de funcionamiento del transmisor y del receptor no disminuya mientras el motor esté en marcha, ya esté siendo cargada una batería o no.
- d) La batería de la instalación radioléctrica no se utilizará para alimentar ningún dispositivo de puesta en marcha o sistema de encendido del motor.
- e) El motor del bote salvavidas tendrá un dinamo que permita cargar la batería de radio y realizar otros servicios.
- f) En cada bote salvavidas a motor que, según lo prescrito en el párrafo a) de la Regla 8 del presente Capítulo, haya que llevar en los buques de pasaje y, según lo prescrito en el párrafo c) de dicha Regla, en los utilizados como buques factoría balleros o para la preparación o el enlatado de pescado, y en los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, habrá montado un proyector.
- g) El proyector estará constituido por una lámpara de por lo menos 80 vatios, un reflector eficiente y una fuente de energía que permita iluminar eficazmente un objeto de color claro de un área - 18 metros (60 pies) de ancho a una distancia de 180 metros (600 yardas) durante un periodo total de 6 horas, y será capaz de funcionar como mínimo durante 3 horas seguidas.

Regla 15

Prescripciones para las balsas salvavidas inflamables

- a) Toda balsa salvavidas inflable estará construida de tal manera que, completamente inflada y flotando con su capota armada, mantenga su estabilidad en mala mar.
- b) La balsa salvavidas estará construida de tal manera que si se lanza al agua desde una altura de 18 metros (60 pies), no sufran daños ni ella ni su equipo. Si la balsa ha de ir estibada en el buque a una altura de más de 18 metros (60 pies) por encima del nivel del agua, será de un tipo que haya sido sometido con éxito a una prueba de caída desde una altura por lo menos igual a la de estiba.
- c) La balsa salvavidas irá provista de una capota que quede auténticamente armada una vez inflada aquélla. La capota servirá para proteger a los ocupantes de la balsa de la exposición a la intemperie y llevará los medios precisos para recoger agua de lluvia. En lo alto de la capota habrá una lámpara cuya luminosidad provenga de una célula activada por agua de mar, y en el interior de la balsa habrá instalada una lámpara semejante. La capota de la balsa salvavidas será de un color muy visible.
- d) La balsa irá provista de una boza y de un cabo salvavidas bien afianzado de tracho en tracho, que forme una guirnalda alrededor de su perímetro exterior. También tendrá una guirnalda fijada alrededor de su perímetro interior.
- e) La balsa podrá ser adrizada sin dificultad por una sola persona si se infla en posición invertida.
- f) En cada una de sus aberturas la balsa salvavidas irá provista de medios que permitan subir a ella desde el agua.
- g) La balsa salvavidas irá metida en una funda u otra clase de envuelta, cuya fabricación le permita resistir las condiciones de gran desgaste que impone el mar. La balsa salvavidas metida en su funda u otra clase de envuelta tendrá flotabilidad suficiente.
- h) La flotabilidad de la balsa estará concebida de modo que mediante la división en un número par de compartimientos separados, la balsa de los cuales tendrá capacidad para sostener a flote el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar, o bien otros medios igualmente eficaces, se garantice que cuando se cargen razonable de flotabilidad si la balsa sufre una avería y parte de ella no llena a inflarse.
- i) El peso total de la balsa salvavidas con su funda o envuelta y su equipo no excederá de 180 kilos (400 libras).
- j) El número de personas que una balsa salvavidas inflable esté autorizada a llevar será igual a:
 - 1) el menor número entero que se obtenga dividiendo por 96 el volumen medido en decímetros cúbicos (o dividiendo por 3,4 el volumen medido en pies cúbicos), de los tubos de flotabilidad principales (que para este fin no incluirán los arcos ni la boza ni las bancadas, si las hubiere) cuando están inflados; o
 - 2) el menor número entero que se obtenga dividiendo por 3,720 el área, medida en centímetros cuadrados (o dividiendo por 144 el área medida en pies cuadrados), del piso (que para este fin puede incluir la boza ni las bancadas si las hubiere) de la balsa salvavidas una vez inflada, si este se-

- gundo) que la balsa salvavidas una vez inflada, si estirado número es menor que el anterior;
- k) El piso de la balsa salvavidas será impermeable y podrá suficientemente aislado contra el frío.
- l) La balsa salvavidas se inflará con un gas que no sea pericial para sus ocupantes y el inflado se efectuará automáticamente, ya sea tirando de un cabo o por cualquier otro método igualmente sencillo y eficaz. Se proveerán medios que permitan mantener la presión de aire utilizando la bomba o el mecanismo para completar el inflado prescrito en la Regla 8 del presente Capítulo.
- m) La balsa salvavidas será de material y construcción apropiada y estará fabricada de modo que, puesta a flote, sea capaz de resistir 30 días la exposición a la intemperie, sea cual fuere el estado de la mar.
- n) No se aprobará ninguna balsa salvavidas cuya capacidad de portar el cual pueda arobarse una balsa salvavidas inflable, quedará a discrección de la Administración, pero en ningún caso excederá de 25 personas.
- o) La balsa salvavidas deberá poder prestar servicio en la gama de temperaturas comprendidas entre 66°C y -30°C (150°F y -22°F).
- p) i) La balsa salvavidas irá estibada de manera que esté fácilmente disponible en caso de emergencia. El procedimiento de estiba será tal que la balsa pueda soltarse y flotar libremente, inflarse y apartarse del buque si éste se hundiera.
 - ii) Si se utilizan trincas, deberá haber también un sistema automático de destrinca, hidrostática o no, pero de características equivalentes, de un tipo aprobado por la Administración.
 - iii) La balsa salvavidas prescrita en la Regla 35 c) del presente Capítulo puede ir sujeta firmemente.
- q) La balsa salvavidas irán provistas de dispositivos que permitan remolcarlas con facilidad.

Regla 16

Prescripciones para las balsas salvavidas rígidas

- a) toda balsa salvavidas rígida estará construida de tal manera que si se le lanza al agua desde su posición de estiba, no sufran daños ni ella ni su equipo.
- b) La superficie de cubierta estará situada en la parte de la balsa que ofrezca protección a sus ocupantes. Esa superficie de cubierta será de por lo menos 0,3720 metros cuadrados (400 pies cuadrados) por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar. Las características de la cubierta serán tales que, dentro de lo posible, la entrada de agua y permitan tener de modo efectivo a los ocupantes fuera del agua.
- c) La balsa salvavidas irá provista de una capota o medio equivalente, de color muy visible, que pueda proteger a sus ocupantes de la exposición a la intemperie, sea cual fuere la cara sobre la cual esté flotando la balsa.
- d) El equipo de la balsa irá estibado de forma que sea fácilmente accesible, sea cual fuere la cara sobre la cual está flotando la balsa.
- e) El peso total de una balsa salvavidas con su equipo llevar en los buques de pasaje no excederá de 180 kilos (400 libras). Llevadas en buques de carga pueden pasar de 180 kilos (400 libras), si es posible lanzarlas desde una u otra banda de cubierta que o si hay provistos medios para ponerlas a flote inmediatamente.
- f) La balsa ha de ser un medio eficaz y estable en todo momento sea cual fuere la cara sobre la que esté flotando.
- g) La balsa salvavidas tendrá cajas de aire con un volumen mínimo de 96 decímetros cúbicos (3,4 pies cúbicos), o dispositivos de flotabilidad equivalentes, por cada una de las personas que esté autorizada a llevar, cajas o dispositivos estarán empujados lo más cerca posible de los costados de la balsa.
- h) La balsa llevará sujeta una boza y un cabo salvavidas bien afianzado de tracho en tracho, que forme una guirnalda alrededor de su perímetro interior.
- i) En cada una de sus aberturas la balsa salvavidas irá provista de medios que permitan subir a ella desde el agua.
- j) La balsa estará construida de modo que sea inatacable por los hidrocarburos y los derivados de éstos.
- k) Habrá una luz flotante alimentada por batería, sujeta a la balsa mediante una guía.

m) Las balsas irán estibadas de modo que queden flotando libremente en el buque se hunde.

a) Para efectuar el embarco en los botes salvavidas se proveerán medios adecuados, que la siguiente enumeración recoge:

Regla 17

Equipo de las balsas salvavidas inflables y rígidas.

- a) El equipo normal de toda balsa salvavidas será:
 - i) un pequeño arco flotante sujeto a un cabo flotante de por lo menos 30 metros (100 pies) de longitud;
 - ii) si se trata de balsas salvavidas autorizadas a llevar 12 personas como máximo: un chuchillo y un achicador; si se trata de balsas autorizadas a llevar 13 personas o más: dos chuchillos y dos achicadores;
 - iii) dos esponjas;
 - iv) dos anclas flotantes, una de ellas permanentemente sujeta a la balsa y la otra de respeto;
 - v) dos zaguales;
 - vi) un estuche con lo necesario para reparar pinchazos en los departamentos de flotabilidad;
 - vii) una bomba o un fuelle para completar el inflado, a menos que la balsa cumpla con lo estipulado en la Regla 16 del presente Capítulo;
 - viii) tres abrelatas;
 - ix) un botiquín de primeros auxilios aprobado, en un estuche estanco;
 - x) un vaso graduado inoxidable para beber;
 - xi) una linterna eléctrica adecuada para hacer señales del Código Morse, un juego de pilas de reserva y una bombilla de repuesto, todo ello en un estuche estanco;
 - xii) un espejo de señales diurnas y un silbato para dar señales;
 - xiii) dos señales de socorro con paracaídas de tinte aprobado, capaces de dar una luz roja brillante a gran altitud;
 - xiv) dos bengalas de mano de un tinte aprobado, capaces de dar una luz roja brillante;
 - xv) un juego de aparejos de pesca;
 - xvi) una ración de alimentos, que la Administración fijará, para cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar;
 - xvii) envases estancos con 1.5 litros (3 pintas) de agua dulce para cada persona que la balsa esté autorizada a llevar; esa cantidad, medio litro (una pinta) por persona podrá ser sustituido por un aparato desalinizador capaz de suministrar un volumen equivalente de agua potable;
 - xviii) pastillas contra el mareo para cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar;
 - xix) instrucciones sobre el modo de comportarse para sobrevivir en una balsa; y
 - xx) un ejemplar de la tabla ilustrada de señales de salvamento mencionada en la Regla 16 del Capítulo V.

- i) una escala en cada juego de pescantes que permita bajar hasta los botes cuando éstos estén a flote, aunque en los buques de pasaje, los utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescados, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, la Administración podrá autorizar la sustitución de las escalas por otros dispositivos aprobados, a condición de que siga habiendo como mínimo una escala a cara costado del buque;
- ii) medios para iluminar tanto los botes salvavidas y sus dispositivos de arriado durante la preparación y la realización de esta operación, como la zona de agua en la cual van a ser puestos a flote, hasta que haya terminado el arriado;
- iii) medios para avisar a los pasajeros y a la tripulación que el buque esté a punto de ser abandonado; y
- iv) medios para evitar toda descarga de agua en los botes.

b) Para efectuar el embarco en las balsas salvavidas se proveerán medios adecuados, que la siguiente enumeración recoge:

- i) suficientes escalas para facilitar el embarco en las balsas cuando éstas estén a flote, aunque en los buques de pasaje, los utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, la Administración podrá autorizar la sustitución de algunas de las escalas o de la totalidad de éstas por dispositivos aprobados;
- ii) cuando además de las balsas salvavidas se hayan provisto dispositivos aprobados de arriado, medios para iluminar tanto las balsas y dichos dispositivos durante la preparación y la realización de esta operación, como la zona de agua en la cual van a ser puestas a flote, hasta que haya terminado el arriado;
- iii) medios para iluminar los puestos de estiba de las balsas salvavidas para las que no se hayan provisto dispositivos aprobados de arriado;
- iv) medios para avisar a los pasajeros y a la tripulación que el buque esté a punto de ser abandonado; y
- v) medios para evitar toda descarga de agua en las balsas al ser lanzadas, incluidas las pérdidas de dispositivos aprobados de arriado.

Regla 20

Marcado de botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos flotantes

- a) Las dimensiones del bote salvavidas y el número de personas que esté autorizado a llevar se marcarán en el mismo con caracteres claros e indelebles. El nombre del buque al que pertenezca el bote salvavidas y el puerto de matrícula de dicho buque se marcarán con pintura en ambas amuras del bote.
- b) Los aparatos flotantes llevarán también marcados el número de personas que pueden sostener.
- c) El número de personas que podrá igualmente ser marcado en cada bote salvavidas inflable y en la funda envuelta que contenga una balsa salvavidas rígida llevará adscrito además un número de serie y el nombre del fabricante, de modo que resulte posible determinar quién es el propietario de la balsa.
- d) En cada balsa salvavidas rígida irán marcados el nombre del buque en que vaya la balsa y el puerto de matrícula de dicho buque, así como el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar.
- e) En ningún bote o balsa salvavidas y en ningún aparato flotante se marcará un número de personas mayor que el que permita tener los procedimientos especificados en el presente Capítulo.

Regla 18

Adiestramiento en el manejo de las balsas salvavidas.

Antes de lo posible y razonable la Administración tomará medidas para garantizar que las tripulaciones de los buques que lleven balsas salvavidas estén adiestradas para lanzar y utilizar las balsas.

Regla 21

Especificaciones de los arcos salvavidas

- a) Los arcos salvavidas cumplirán con las siguientes prescripciones:
 - i) serán de corcho macizo o de cualquier otro material equivalente;

un peso mínimo de 14,5 libras (32 kilos) para imponer el cual se emplearán pesas de hierro;

iii) serán instacables por los hidrocarburos y por los derivados de éstos;

iv) serán de un color muy visible.

v) llevarán marcados con letras mayúsculas el nombre del buque que los lleve y el puerto de matrícula de dicho buque.

b) Quedan prohibidos los aros salvavidas rellenos de anca, virutas de corcho o corcho granulado, o de cualquier otro material granulado suelto, o aquéllos cuya flotabilidad dependa de compartimientos de aire que hayan de inflarse.

c) Los aros salvavidas hechos de plástico o de otros compuestos sintéticos serán capaces de conservar sus propiedades de flotabilidad y durabilidad en contacto con el agua de mar o con derivados de hidrocarburos, o al sufrir las variaciones de temperatura y los cambios climáticos típicos de los viajes por alta mar.

d) Cada aro salvavidas irá provisto de una guirnela sujeta sólidamente al mismo. A cada banda del buque habrá por lo menos un aro salvavidas amarrado con una rabiza flotante que mida como mínimo 27,5 metros (15 brazas) de longitud.

e) En los buques de pasaje, no menos de la mitad del número total de aros total de aros salvavidas como mínimo, estarán provisto de luces eficientes de encendido automático.

f) Las luces de encendido automático exigidas en el párrafo e) de la presente Regla serán tales que el agua no las pueda apagar. Permanecer encendidas durante 45 minutos por lo menos y tendrá una intensidad luminica de por lo menos dos candelas en todas las direcciones del hemisferio superior. Las luces se conservarán cerca de los aros a que pertenezcan, junto con los medios de sujeción necesarios. Las luces de encendido automático que se utilicen en los buques tanque serán de un tipo aprobado que funcione con batería. *

g) Los aros salvavidas estarán emplazados de modo que las personas a bordo puedan alcanzarlos fácilmente. Al menos dos de los aros provistos de luces de encendido automático, de conformidad con lo estipulado en el párrafo e) de la presente Regla, llevarán también una eficiente señal fumígena de funcionamiento automático, capaz de producir humo de un color muy visible durante por lo menos 15 minutos; estos dos aros podrán ser soltados rápidamente desde el puente.

* Dadas las condiciones atmosféricas indicadas a continuación, cabe esperar los siguientes valores de visibilidad:

Coeficiente de transmisividad atmosférica	Alcance de la visibilidad meteorológica (millas)	Distancia a que se verá la luz (millas)
0,3	2,4	0,96
0,4	2,3	1,02
0,5	2,2	1,15
0,6	2,0	1,24
0,7	1,8	1,34
0,8	1,6	1,45
0,9	1,4	1,57

h) Los aros salvavidas no llevarán elementos de fijación permanente y siempre será posible soltarlos rápidamente.

Regla 22

Chalecos salvavidas

a) Para cada una de las personas que se encuentren a bordo, todo buque llevará el correspondiente chaleco salvavidas de tipo aprobado; además, si estos chalecos salvavidas no pueden ajustarse a la talla de los niños, el buque llevará un número suficiente de chalecos salvavidas especiales para niños. Cada chaleco estará debidamente marcado para mostrar que ha sido aprobado por la Administración.

b) Además de los chalecos salvavidas prescritos en el párrafo a) de la presente Regla, se llevarán chalecos suplementarios en un número igual al 5 por ciento del total de personas que se encuentren a bordo. Estos chalecos suplementarios irán estibados en cubierta en un lugar bien visible.

c) Para ser aprobado, el chaleco salvavidas deberá reunir las condiciones siguientes:

i) los materiales de que esté hecho y su confección serán de buena calidad;

ii) estará concebido de modo que, dentro de lo posible, se elimine todo riesgo de que usúrense de forma incorrectamente, aunque podrá llevarse vuelto del revés;

iii) podrá elevar la cara de una persona exhausta o desvenecida

cia atrás respecto a su posición vertical;

iv) podrá hacer girar el cuerpo en el agua desde cualquier posición hasta dejarlo en una posición segura que lo haga estar inclinado hacia atrás con respecto a su posición vertical;

v) será instacable por los hidrocarburos y los derivados de éstos;

vi) será de color muy visible;

vii) irá provisto de un silbato de tipo aprobado, firmemente sujeto al chaleco por un cordón;

viii) la flotabilidad del chaleco prescrita para obtener el rendimiento arriba indicado no sufrirá reducción superior al 5 por ciento al cabo de 24 horas de inmersión en agua dulce.

d) Para las tripulaciones de buques que no sean buques de pasaje ni buques tanques podrá autorizarse un tipo de chaleco salvavidas que para flotar haya de ser inflado, si tal chaleco reúne las condiciones siguientes:

i) tener dos compartimientos inflables separados;

ii) poder ser inflado indistintamente con medios mecánicos o con la boca; y

iii) cumplir con lo estipulado en el párrafo c) de la presente Regla aunque sólo tenga inflada una de las dos cámaras de aire.

e) Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y el emplazamiento estará claramente indicado.

Regla 23

Aparatos lanzacabos

a) Todo buque llevará un aparato lanzacabos de tipo aprobado.

b) El aparato será capaz de lanzar un cabo a una distancia no inferior a 230 metros (250 yardas) con precisión aceptable y llevará como mínimo cuatro cohetes y cuatro cabos.

Regla 24

Señales de socorro de los buques

Todo buque irá provisto, en condiciones que la Administración considere satisfactorias, de medios para hacer eficazmente señales de socorro tanto de día como de noche, incluidas, como mínimo, 12 señales con paracaídas capaces de producir una luz roja brillante a gran altitud.

Regla 25

Cuadro de obligaciones y consignas de la tripulación en caso de emergencia

a) A cada miembro de la tripulación se le asignarán obligaciones especiales que habrá de cumplir en caso de emergencia.

b) En el Cuadro de obligaciones constarán todos los cometidos especiales y de modo particular, el puesto a que debe acudir cada tripulante y las obligaciones que le corresponden.

c) El Cuadro de obligaciones correspondiente a cada buque de pasaje responderá a la forma que apruebe la Administración.

d) El Cuadro de obligaciones será confeccionado antes de que el buque se haga al mar. Se fijarán copias del mismo en diversos lugares del buque y, en particular, en los alojamientos de la tripulación.

e) En el Cuadro de obligaciones constarán los cometidos de los diversos miembros de la tripulación en lo que concierne a:

i) el cierre de las puertas estancas, válvulas y mecanismo de cierre de los inbornales, vertederos de cenizas y puertas contra incendios;

ii) la colocación de equipo en los botes salvavidas (incluido el aparato radieléctrico portátil para comunicaciones de supervivencia) y otros dispositivos de salvamento;

- v) la tarea de reunir a los pasajeros; y
 - vi) la extinción de incendios, utilizando los planos del buque para combatirlos.
- f) En el Cuadro de obligaciones constarán los diversos cometidos que, en relación con los pasajeros, se asignen al personal de fonda para casos de emergencia. Estos cometidos serán:
- i) avisar a los pasajeros;
 - ii) comprobar que los pasajeros están adecuadamente arriados y se han puesto bien el chaleco salvavidas;
 - iii) conducir a los pasajeros a los puestos de reunión;
 - iv) mantener el orden en pasillos y escaleras y, en general, vigilar los movimientos de los pasajeros; y
 - v) asegurar que se lleve una provisión de mantas a los botes salvavidas.

g) En las consignas indicadas en el Cuadro de obligaciones por lo que se refiere a la extinción de incendios, de acuerdo con el párrafo e) vi) de la presente Regla, figurarán pormenores en cuanto a:

- i) la composición de las cuadrillas de lucha contra incendios;
 - ii) los cometidos especiales señalados en relación con el manejo del equipo e instalaciones contraincendios
- h) En el Cuadro de obligaciones se especificarán las señales precisas para llamar a todos los tripulantes a sus respectivos puestos de botes, balsas y equipo contraincendios, precisando las características de dichas señales. Las señales se darán con el pito o la sirena y, excepto en los buques de pasaje que efectúen viajes internacionales cortos y en los buques de carga con eslora inferior a 45,7 metros (150 pies), serán suplementadas por otras señales producidas eléctricamente. Todas estas señales podrán efectuarse desde el puente.

Regla 26

Reuniones y ejercicios periódicos

- a) i) En los buques de pasaje se efectuarán llamadas a la tripulación para realizar ejercicios relativos a los botes y de lucha contra incendios, a ser posible una vez por semana; una de tales llamadas tendrá efecto cuando el buque salga del puerto en que haya hecho la última escala en la realización de un viaje internacional que no sea un viaje internacional corto.
- ii) En los buques de carga se efectuará una llamada a la tripulación para realizar ejercicios relativos a los botes y de lucha contra incendios a intervalos no superiores a un mes; no obstante, se efectuará una llamada a la tripulación para la realización de tales ejercicios dentro de las 24 horas siguientes a la salida de un puerto, si más de 25 por ciento de los tripulantes ha sido reemplazado en dicho puerto.
- iii) Coincidiendo con la llamada mensual a la tripulación para ejercicios a bordo de los buques de carga, el equipo de los botes será objeto de un examen para comprobar si está completo.
- iv) Se anotarán en el Diario de navegación que prescribe la Administración las fechas en que se efectúen las llamadas, con los pormenores de cualquier actividad de capacitación y ejercicio de lucha contra incendios que se lleven a cabo a bordo. Si en el transcurso de cualquier semana (en los buques de pasaje) o mes (en los buques de carga) no se efectúa ningún ejercicio el ejercicio es sólo parcial, se hará constar este hecho en el Diario, indicando las razones que lo motivaron y el alcance del ejercicio realizado. El informe correspondiente a la inspección del equipo de los botes que lleven los buques de carga figurará en el Diario de navegación, en el cual también quedará constancia de las ocasiones en que los botes salvavidas sean zallados y arriados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo c) de la presente Regla.

b) En los buques de pasaje, salvo los dedicados a viajes internacionales cortos, los pasajeros serán reunidos dentro de las 24 horas siguientes a la salida de puerto.

y razonable, arriados a reunión y las inspecciones mensuales. Las llamadas a reunión y las inspecciones se realizarán de modo que los tripulantes comprendan el desempeño de éstos, y sean igualmente instruidos en el manejo y la utilización de las balsas cuando se llevan a bordo.

- d) La señal de alarma para llamar a los pasajeros a los puestos de reunión consistirá en una serie de siete pitadas cortas, seguidas de una pitada larga, de pito o sirena. En los buques de pasaje, salvo los dedicados a viajes internacionales cortos, esta señal será completada por otras producidas eléctricamente se oigan en todo el buque y puedan ser dadas desde el puente. El significado de todas las señales que se den a los pasajeros y las instrucciones precisas que éstos deben hacer en caso de emergencia, aparecerán claramente indicados, e los idiomas apropiados, en los folletos fijados en los camarotes y en lugares bien visibles de otros espacios destinados a los pasajeros.

PARTE B - BUQUES DE PASAJE SOLAMENTE

Regla 27

Botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos

- a) Los buques de pasaje llevarán dos botes sujetos a los pescantes- uno a cada banda del buque- listos para casos de emergencia. Estos botes serán de un tipo apropiado y su eslora no excederá de 8,5 metros (28 pies). Podrán ser considerados a fines de aplicación de la presente que cumplan con todas las prescripciones del presente Capítulo respecto de botes salvavidas, y de lo dispuesto en la Regla 8 si además cumplen con todas las prescripciones de la Regla 9 y, si procede, en la Regla 10 del presente Capítulo. Se les mantendrá listos para empleo inmediato mientras el buque esté en la mar. Los buques en que, satisfaciendo lo prescrito en la Regla 29 h), haya dispositivos fijados a los costados de los botes salvavidas, no se exigirá que los dos botes previstos en cumplimiento de la presente Regla lleven tales dispositivos.
- b) Los buques de pasaje destinados a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos llevarán:
 - i) a cada banda, botes salvavidas cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a la mitad del número total de personas que haya a bordo; no obstante, la Administración podrá permitir que se sustituyan los botes salvavidas cuya capacidad total sea la misma siempre que a cada balsa del buque no haya menos de tres que los necesarios para dar cabida al 37,5 por ciento de todas las personas que se hallen a bordo.
 - ii) balsas salvavidas cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 25 por ciento del número total de personas que haya a bordo, junto con aparatos flotantes para el 3 por ciento de dicho número; no obstante, a los buques con factor de subdivisión de 0,33 ó inferior se les autorizará a llevar aparatos flotantes para el 25 por ciento de todas las personas que haya a bordo, en lugar de balsas salvavidas para el 25 por ciento y aparatos flotantes para el 3 por ciento de todas esas personas.
- c) i) Todo buque de pasaje destinado a viajes internacionales cortos irá provisto de un número de juegos de pescantes que se establecerá en función de su eslora, tal como se especifica en la Columna A de la tabla que figura en la Regla 28 del presente Capítulo. A cada juego de pescantes habrá sujeto un bote salvavidas, y la capacidad conjunta de los botes salvavidas al menos la mínima exigida en la columna C de la tabla o la capacidad exigida para admitir a todas las personas que haya a bordo, si este número es menor.

No obstante, cuando a juicio de la Administración no sea posible o razonable emplazar en un buque destinado a viajes internacionales cortos el número de juegos de pescantes especificados en la columna A de la tabla de la Regla 28, la Administración podrá autorizar en circunstancias excepcionales un número menor de pescantes, si bien este número no será inferior al mínimo fijado en la columna B de la tabla, y la capacidad conjunta de los botes salvavidas que lleve el buque será al menos igual a la mínima señalada en la columna C o a la capacidad exigida para admitir a todas las personas que haya a bordo, si este número es menor.

ii) Si los botes salvavidas así provistos no bastan para dar cabida a todas las personas que haya a bordo, se proveerán más botes salvavidas sujetos a los pescantes, o balsas salvavidas, de modo que el número de plazas que proporcionen conjuntamente los botes y las balsas salvavidas baste para todas las personas que haya a bordo.

c) la capacidad conjunta mínima de los botes salvavidas exigida en un buque destinado a viajes internacionales cortos.

iii) No obstante lo dispuesto en el apartado ii) del presente párrafo, en todo buque destinado a viajes internacionales cortos el número de personas transportadas no rebasará la capacidad total de los botes salvavidas provistos de conformidad con lo dispuesto en los apartados i) y ii) del presente párrafo, a menos que la Administración considere que así lo impone el volumen de tráfico y únicamente si el buque cumple con lo dispuesto en la Regla 1 d) del Capítulo II-I.

iv) Cuando en virtud de lo dispuesto en el párrafo iii) del presente párrafo la Administración haya autorizado el transporte de un número de persona superior al correspondiente a la capacidad conjunta de los botes salvavidas y estime que no es posible que dicho buque lleve estibadas las balsas salvavidas que estipula el apartado ii) del presente párrafo, podrá permitir que se reduzca el número de botes salvavidas, a condición de que:

1) si se trata de buques de eslora igual o superior a 58 metros (190 pies) el número de botes salvavidas no sea nunca inferior a cuatro, dispuestos de modo que haya dos a cada banda del buque y, si se trata de buques de eslora inferior a 58 metros (190 pies), dicho número no sea menor que uno de ellos situado en una banda; y

2) el número de botes y balsas salvavidas baste siempre para dar cabida al número total de personas que haya a bordo.

v) Todo buque de pasaje destinado a viajes internacionales cortos llevará, además de los botes y balsas salvavidas exigidos en virtud de lo dispuesto en el presente párrafo, balsas suficientes para dar cabida al 10 por ciento del número total de personas para las cuales haya plazas en los botes del buque de que se trate.

vi) Todo buque de pasaje destinado a viajes internacionales cortos llevará también aparatos flotantes para el 5 por ciento, cuando menos, del número total de personas que haya a bordo.

vii) La Administración podrá permitir que determinados buques o clases de buques con certificados para realizar viajes internacionales cortos efectúen viajes de más de 600 millas, pero de más de 1,200 millas, si tales buques cumplen con lo dispuesto en la Regla 1 d) del Capítulo II-1, a condición de que lleven botes salvavidas en los que quepa el 75 por ciento de las personas que haya a bordo y, por lo demás satisfagan las disposiciones del presente párrafo.

Regla 28

Tabla relativa a los juegos de pescantes y a la capacidad conjunta de los botes salvavidas para buques destinados a viajes internacionales cortos

La tabla dada a continuación establece, en función de la eslora del buque;

a) el número mínimo de juegos de pescantes que habrá en un buque destinado a viajes internacionales cortos, a cada uno de cuyos juegos irá sujeto un bote salvavidas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 27 del presente Capítulo;

b) el número menor de juegos de pescantes que cabrá autorizar excepcionalmente en un buque destinado a viajes internacionales cortos, en virtud de lo dispuesto en la

Eslora de registro de buque		(A)	(B)	(C)
		Número mínimo de juegos de pescantes	Número menor de juegos de pescantes autorizados excepcionalmente	Capacidad conjunta de botes salvavidas
Metros	Pies			Metr. cúbic.
31 y menos de 37	100 y menos de 120	2	2	11
37 "	43 120 "	2	2	18
43 "	49 140 "	2	2	26
49 "	53 160 "	3	3	33
53 "	58 175 "	3	3	38
58 "	63 190 "	4	4	44
63 "	67 205 "	4	4	50
67 "	70 220 "	5	4	52
70 "	75 230 "	5	4	61
75 "	78 245 "	6	5	68
78 "	82 255 "	6	5	76
82 "	87 270 "	7	5	85
87 "	91 285 "	7	5	94
91 "	96 300 "	8	6	102
96 "	101 315 "	8	6	110
101 "	107 330 "	9	7	122
107 "	113 350 "	9	7	135
113 "	119 370 "	10	7	146
119 "	125 390 "	10	7	157
125 "	133 410 "	12	9	171
133 "	140 435 "	12	9	185
140 "	149 460 "	14	10	202
149 "	159 490 "	14	10	221
159 "	168 520 "	16	12	238

Nota relativa a C): Cuando la eslora del buque sea inferior a 31 metros (100 pies) o superior a 168 metros (550 pies), el número de juegos de pescantes y la capacidad conjunta de los botes serán fijados por la Administración.

Regla 29

Estiba y manejo de los botes salvavidas, balsas salvavidas y aparatos flotantes.

a) Los botes y balsas salvavidas irán estibados de un modo que, siendo satisfactorio a juicio de la Administración, permita que:

i) todos ellos, puedan ser arrados lo más rápidamente posible y, cuando sea posible, en un ángulo de 30 grados;

ii) ninguno de ellos impida de manera alguna el rápido manejo de cualquiera de los demás botes y balsas salvavidas o de los aparatos flotantes, ni la comunicación, en los puestos de arrado de los botes, de las personas que se hallen a bordo, o el embarco de éstas;

iii) los botes salvavidas y las balsas salvavidas para los que se exige llevar dispositivos aprobados de arrado puedan ser puestos a flote con su carga completa de personas y equipo, incluso cuando el buque esté en condiciones adversas de asiento y con una escora de 15 grados a cualquiera de ambas bandas;

iv) las balsas salvavidas para las que no se exige llevar dispositivos de arrado aprobados y los aparatos flotantes puedan ser puestos a flote, incluso cuando el buque esté en condiciones adversas de asiento y con una escora de 15 grados a cualquiera de ambas bandas.

b) Cada bote salvavidas sólo podrá ir sujeto a un juego de pescantes.

c) Sólo se permitirá estibar botes salvavidas en más de una cubierta si se han tomado medidas apropiadas para evitar que los de una cubierta inferior resulten dañados por los estibados en otra más alta.

d) Los botes y balsas salvavidas para los cuales se exige llevar dispositivos aprobados de arrado no irán estibados en las amuras del buque. Quedarán estibados en emplazamientos desde los cuales puedan ser arrados sin riesgos, teniendo en cuenta la distancia que debe separarlos de las hélices de las partes muy lanzadas del casco a popa.

e) Los pescantes responderán a un diseño aprobado y su emplazamiento deberá ser satisfactorio a juicio de la Administración. Estarán dispuesto en una o más cubiertas de modo que los botes salvavidas suspendidos de ellos puedan ser arrados sin riesgos y sin entorpecimiento provocado por la maniobra de otros pescantes.

f) Los pescantes serán:

servicios cuyo peso no exceda de 2.300 kilos (2 1/4 toneladas), cubiertas vayan a ser selladas;

Alumbrado de cubiertas, botes salvavidas, balsas salvavidas, etc.

i) de los botes de gravedad para maniobrar botes salvavidas cuyo peso exceda de 2.300 kilos (2 1/4 toneladas) cubiertas vayan a ser selladas.

- a) Se proveerá un sistema de alumbrado eléctrico o de otro tipo, que se equivalente, suficiente para satisfacer todas las prescripciones de seguridad en las diviseras de los buques de pasaje y especialmente en las cubiertas donde vayan emplazados los botes y balsas salvavidas. La fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia prescrita en la Regla 25 del Capítulo II-1 podrá alimentar cuando sea necesario este sistema de alumbrado y también dar el alumbrado exigido en los párrafos a) i) y b) ii) y b) iii) de la Regla 19 del presente Capítulo.

Los remos, tiras, motones y demás accesorios serán de resistencia suficiente para que los botes puedan ser sellados por los tripulantes encargados de ponerlos a flote luego arriados sin riesgos llevando su carga completa de personas y equipo, aunque el buque tenga una escora de 15 grados a cualquiera de ambas bandas y un ángulo de 10 grados.

- b) La salida de cada compartimiento principal ocupado por pasajeros o tripulantes estará permanentemente alumbrada por una lámpara de emergencia. La instalación destinada a alimentar estas lámparas de emergencia será tal que la fuente de emergencia mencionada en el párrafo a) de la presente Regla pueda alimentarlas si la planta generatriz principal falla.

Se proveerán deslizaderas u otros medios adecuados para facilitar el arrado de los botes venciendo una escora de 15 grados.

Se proveerán medios para acercar los botes al costado del buque y mantenerlos en esa posición de modo que se puedan arriar en ellos sin riesgos.

Regla 31

Dotación de los botes salvavidas y de las balsas salvavidas

Para maniobrar los botes salvavidas, así como los botes de emergencia exigidos en virtud de lo dispuesto en la presente Regla, se utilizarán tiras de cable adecuadamente con chigres de un tipo aprobado que, en el caso de los botes de emergencia, hagan posible la rápida recuperación de éstos. Si la Administración estima que las tiras de abacá o de otro material aprobado son adecuadas, en casos excepcionales podrá autorizar su empleo o sin chigres (si bien para los botes de emergencia exigirá que haya chigres capaces de recuperarlos permanentemente).

- a) De cada bote salvavidas estará encargado un oficial de cubierta o un marinero titulado para el manejo de tales botes; asimismo se nombrará un patrón suplente. El encargado del bote tendrá una lista de los tripulantes de éste y se asegurará de que los hombres que se encuentran a sus órdenes estén familiarizados con las diversas obligaciones que le correspondan.
- b) A cada bote salvavidas a motor se le asignará un hombre que sepa hacer funcionar el motor.
- c) Se asignará un hombre que sepa hacer funcionar las instalaciones radioeléctrica y del proyector a cada bote salvavidas que lleve ese equipo.
- d) Se asignará un hombre diestro en el manejo y el gobierno de balsas salvavidas a cada balsa emplazada a bordo, excepto en los buques destinados a viajes internacionales cortos si la Administración considera que ello no es posible.

Se instalarán al menos dos cabos salvavidas al nervio tendido en las cabezas de los pescantes. Las tiras y los botes salvavidas tendrán la longitud suficiente para llevarlos al agua con el buque a su calado mínimo en la mar con una escora de 15 grados a una u otra banda. Los motones de los botes irán provistos de un anillo o eslabón adecuado para la sujeción en los ganchos de suspensión, a menos que se instale un mecanismo de desenganche de tipo aprobado.

Regla 32

Marineros titulados para el manejo de botes salvavidas

Cuando haya instalados dispositivos mecanizados para recuperar los botes salvavidas, también se proveerá un mecanismo eficiente de funcionamiento manual. Si la retracción de los pescantes se efectúa por medio de tiras accionadas mecánicamente, se instalarán dispositivos de seguridad que corten automáticamente el paso de energía antes de que los pescantes choquen contra los topes, para evitar así esfuerzos excesivos a las tiras metálicas y a los pescantes.

- a) En los buques de pasaje habrá, para cada bote salvavidas que se lleve en cumplimiento de lo dispuesto en el presente Capítulo, un número de marineros titulados para el manejo de botes salvavidas igual, como mínimo, al especificado en la siguiente tabla:

m) Los botes salvavidas que vayan sujetos a pescantes tendrán tiras listas para ser utilizadas, y se dispondrán de los medios necesarios para que los botes se suelten con facilidad, aunque no forzosamente a la vez, de las dos tiras de los puntos de enganche de los botes a las tiras sujetas por encima de la regala, a una altura que garantice la estabilidad cuando los botes sean arriados.

Total de personas fijado para cada bote	Número mínimo de marineros titulados para el manejo de botes.
Menos de 41 personas	2
De 41 a 61 personas	3
De 62 a 85 personas	4
Más de 85 personas	5

n) i) En los buques de pasaje destinados a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos, los botes y balsas salvavidas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 27 b) i) del presente Capítulo, se proveerán dispositivos aprobados de arriado cuyo número que la Administración juzgue suficiente, que, en no más de 30 minutos con mar calma, sea posible poner a flote, cargadas con el total de personas que estén autorizadas a llevar, las balsas que, con los botes, prescribe el mencionado párrafo de la presente Regla a todas las personas que haya a bordo. Los dispositivos aprobados de arriado así provistos serán distribuidos, dentro de lo posible, por igual en las dos bandas del buque y no habrá nunca menos de un dispositivo por banda. Sin embargo, no será necesario

- b) La asignación de marineros titulados para el manejo de botes salvavidas a cada bote queda a discrección del capitán.
- c) Los certificados de competencia serán expedidos con autoridad emanante de la Administración. Para obtener uno de esos certificados el solicitante tendrá que demostrar que ha sido adiestrado en todas las operaciones relacionadas con el arriado de botes salvavidas y otros dispositivos de salvamento y en el manejo de los remos y dispositivos de propulsión mecánica, que está familiarizado con los aspectos prácticos del manejo de los botes salvavidas y además equipo de salvamento y que es asimismo capaz de comprender las órdenes relativas a todas las acciones de dispositivos de salvamento y de contestar a tales órdenes.

proveyer tales dispositivos para las balsas salvavidas adicionales prescritas en la Regla 27 b) ii) del presente Capítulo para el 25 por ciento de las balsas que haya a bordo, pero si se ha provisto en el buque un dispositivo aprobado de arriado, todas las balsas que se lleven en cumplimiento de la última descripción citada serán de un tipo que permita arriarlas a flote con dicho dispositivo.

Regla 33

Aparatos flotantes

ii) En los buques de pasaje destinados a viajes internacionales cortos, el número de dispositivos aprobados de arriado que haya de proveerse será determinado por la Administración. El número de balsas salvavidas asignadas a cada uno de los dispositivos provistos será mayor que el número que, a juicio de la Administración, pueda ser puesto a flote, con la completa ayuda de personas que estén autorizadas a llevar, utilizando ese dispositivo, en no más de 30 minutos con mar calma.

- a) No se aprobará ningún tipo de aparato flotante que no satisfaga las siguientes condiciones:
 - i) ser de un tamaño y tener una resistencia tales que permitan lanzarlo al agua desde su lugar de estiba sin sufrir desperfectos;

ii) no exceder en peso de 180 kilos (400 libras), a menos que se provean medios, que la Administración considere satisfactorios, para lanzarlo sin necesidad de levantarlo a mano;

- ii) ser de material y construcción aprobados;
 - iii) ser eficaz y estable en el agua, sea cual fuere la corriente sobre la cual esté flotando;
 - iv) llevar lo más cerca posible de sus costados las cámaras de aire o los dispositivos equivalentes de flotabilidad, para lograr la cual no será necesaria una operación de inflado;
 - v) estar provisto de una boza y de un cabo firmemente sujeto de trecho en trecho, que forme una giralda alrededor de su perímetro exterior.
- b) El número de personas autorizado para cada aparato flotante será:
- i) el que resulte de dividir por 14,5 el número de kilos que pese el hierro que el aparato sea capaz de mantener a flote en agua dulce (o de dividir por 32 el correspondiente número de libras), o
 - ii) un número igual al total de milímetros del perímetro dividido por 305 (o al total de pies del perímetro), tomando de estos dos números el que sea menor.

Regla 34

Número de aros salvavidas que procede proveer

El número mínimo de aros salvavidas que deben llevar los buques de pasaje será el fijado en la siguiente tabla:

Eslora del buque		Número mínimo de aros salvavidas.
en pies		
Menos de 61	Menos de 200	8
61 y menos de 122	200 y menos de 400	12
122 y menos de 183	400 y menos de 600	18
183 y menos de 244	600 y menos de 800	24
244 o más	800 o más	30

PARTE C- BUQUES DE CARGA SOLAMENTE

Regla 35

Material y capacidad de los botes salvavidas y balsas salvavidas

a) 1) Los buques de carga, excepto los utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, llevarán a cada banda botes salvavidas cuya capacidad conjunta basta para dar cabida a todas las personas que se hallen a bordo y, además, llevarán suficientes balsas salvavidas para dar cabida a la mitad de ese total.

No obstante, en el caso de buques de carga dedicados a viajes internacionales entre países no separados por grandes distancias, la Administración podrá, si considera que las condiciones del viaje hacen irrazonable o innecesaria la obligación de llevar balsas salvavidas, extimir de esta obligación a determinados buques o clases de buques en la medida que juzgue justa.

- ii) 1) A reserva de lo dispuesto en el apartado ii) 2) del presente párrafo, todo buque tanque de un arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas llevará un mínimo de cuatro botes salvavidas, dos de los cuales irán a popa y dos en la parte central del buque, si bien en los buques tanques que no tengan superestructura central todos los botes salvavidas irán a popa.
- 2) Los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas que no tengan superestructura central podrán ser autorizados por la Administración para llevar solamente dos botes salvavidas siempre que:

- aa) lleven a popa un bote salvavidas a cada banda;
- bb) la eslora de estos botes salvavidas no exceda de 6,5 metros (28 pies);

- cc) cada uno de estos botes salvavidas vaya emplazado en la parte posterior del mamparo de colisión y, a este respecto, la Administración considerará especialmente la resistencia de los botes.

posición tan avanzada que la parte popa de bote quede, por delante de la hélice, a una distancia igual a una vez y media la eslora del bote; y

dd) cada uno de estos botes salvavidas vaya emplazado tan cerca del nivel del mar como sea posible y conveniente.

b) i) Cada uno de los buques utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, llevará:

- 1) a cada banda, botes salvavidas cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a la mitad del número total de personas que haya a bordo; no obstante, la Administración podrá permitir que se sustituya la mitad de los botes por balsas salvavidas cuya capacidad total sea la misma, siempre que a cada banda del buque no haya menos botes que los necesarios para dar cabida al 37,5 por ciento de todas las personas que se hallen a bordo;

- 2) balsas salvavidas cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a la mitad del número total de personas que haya a bordo; no obstante, cuando los buques utilizados como buques factoría para la preparación o el enlatado de pescado, no sea posible proporcionar botes salvavidas que cumplan con todo lo prescrito en el presente Capítulo, la Administración podrá permitir que se lleven otros botes, los cuales ofrecerán sin embargo un número de plazas inferior al prescrito en la presente Regla y tendrán al menos la flotabilidad y el equipo prescrito en el presente Capítulo para los botes salvavidas.

ii) Los buques utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, llevarán dos botes-uno a cada banda- listos para usos de emergencia. Estos botes serán de un tipo aprobado y su eslora no excederá de 8,5 metros (28 pies); podrán ser tenidos en cuenta a fines de aplicación de lo dispuesto en el presente Capítulo siempre que cumplan con todas las prescripciones del presente Capítulo respecto de botes salvavidas y de lo dispuesto en la Regla 8 si además cumplen con todas las prescripciones de la Regla 9 y, a su vez, procede, en la Regla 14 del presente Capítulo. Se les mantendrá listos para empleo inmediato tras el buque esté en la mar. En los buques que satisficieren lo prescrito en la Regla 10 del presente Capítulo, haya dispositivos fijados a los costados de los botes salvavidas, no se exigirá que los dos botes provistos en cumplimiento de la presente Regla lleven tales dispositivos.

c) Todo buque de carga cuya eslora de registro sea igual o superior a 150 metros (492 pies) y que no tenga superestructura central llevará, además de las balsas salvavidas prescritas en el párrafo a) i) de la presente Regla, una balsa que pueda dar cabida como mínimo a seis personas, la cual irá emplazada lo más a proa que resulte razonable y posible.

Regla 36

Pescantes y dispositivos de arriado

a) En los buques de carga, los botes y balsas salvavidas serán estibados de un modo que sea satisfactorio de la Administración.

b) Cada bote salvavidas sólo podrá ir sujeto a un pescante.

c) Los botes y balsas salvavidas para los cuales se lleven dispositivos aprobados de arriado irán debidamente colocados lo más cerca posible de los dispositivos de alojamiento y de servicio. Quedarán estibados en emplazamientos desde los cuales puedan ser arriados con seguridad, teniendo en cuenta la distancia necesaria para separarlos de las hélices y de las partes muy sensibles del casco, con objeto de garantizar que, dentro de lo posible, puedan ser arriados por la parte recta del buque. Si van colocados a proa se les emplazará en la parte posterior del mamparo de colisión y, a este respecto, la Administración considerará especialmente la resistencia de los botes.

a) Los pescantes responderán a un diseño aprobado y su empujamiento deberá ser satisfactorio a juicio de la Administración.

Regla 37

Número de aros salvavidas que procede proveer

e) Los buques tanque de arqueado bruto igual o superior a 1,600 toneladas, los buques utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, todos los pescantes serán de tipo de gravedad. En los demás buques los pescantes serán:

Regla 38

Alumbrado de emergencia

i) tipo basculante o de gravedad para maniobrar botes salvavidas cuyo peso no exceda de 2,300 kilos (2 1/4 toneladas) cuando vayan a ser zallados;

ii) tipo de gravedad para maniobrar botes salvavidas cuyo peso exceda de 2,300 kilos (2 1/4 toneladas) cuando vayan a ser zallados.

f) Los pescantes, tiras, motones y demás accesorios serán de resistencia suficiente para que los botes puedan ser arrastrados por los tripulantes encargados de ponerlos a flote y luego arriados sin riesgos llevando su carga como personas y equipo, aunque el buque tenga una escora de 15 grados a cualquiera de ambas bandas y un asimiento de 10 grados.

g) Se proveerán deslizaderas u otros medios adecuados para facilitar el arriado de los botes venciendo una escora de 10 grados.

h) Se proveerán medios para acercar los botes hasta el costado del buque y mantenerlos en esa posición de modo que se pueda embarcar en ellos sin riesgos.

i) Se proveerán para maniobrar los botes salvavidas, así como los botes de emergencia exigidos en virtud de lo dispuesto en la Regla 35 b) ii) del presente Capítulo se utilizarán tiras de cable juntamente con chigres de un tipo aprobado en el caso de los botes de emergencia, hagan posible la rápida recuperación de éstos. Si la Administración estima que las tiras de abaca o de otro material alternativo son adecuadas, en casos excepcionales podrá autorizar su empleo con o sin chigres (si bien para los botes de emergencia se exigirá que haya chigres capaces de recuperarlos rápidamente).

j) Se arriarán al menos dos cabos salvavidas al nervio entre las cabezas de los pescantes. Las tiras y los botes salvavidas tendrán la longitud suficiente para llevarlos a flote con el buque a su calado mínimo en la mar y arriados 15 grados a una u otra banda. Los motones interiores irán provistos de un anillo o eslabón adecuado para la sujeción en los ganchos de suspensión, a menos que se instale un mecanismo de desenganche de tipo apropiado.

k) Cuando haya instalados dispositivos mecanizados para recuperar los botes salvavidas, también se proveerá un mecanismo eficiente de funcionamiento manual. Si la recuperación de los pescantes se efectúa por medio de tiras accionadas mecánicamente, se instalarán dispositivos de seguridad que corten automáticamente el paso de energía eléctrica de que los pescantes choquen contra los topes, para evitar así esfuerzos excesivos a las tiras metálicas de los pescantes.

l) Los botes salvavidas tendrán las tiras listas para ser utilizadas, y se dispondrán los medios necesarios para que los botes se suelten con rapidez, aunque no forzadamente a la vez, de las dos tiras. Los puntos de enganche de los botes a las tiras estarán por encima de la altura, a una altura que garantice su estabilidad cuando los botes sean arriados.

m) En los buques utilizados como buques factoría balleneros o para la preparación o el enlatado de pescado, y los destinados al transporte de las personas empleadas en esas actividades industriales, dotados de botes y balsas salvavidas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 35 b) i) 2), no será necesario proveer dispositivos de arriado para las balsas; pero deberán proveerse tales dispositivos, de un tipo aprobado, y en número suficiente, determinado por la Administración, para que, en no más de 30 minutos con mar calma, sea posible poner a flote, cargadas con el total de personas que estén autorizadas a llevar, las balsas salvavidas provistas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 35 b) i) 1). Los dispositivos de arriado así provistos irán distribuidos, dentro de lo posible, por igual a cada banda del buque. Cada balsa salvavidas emplazada en un buque a bordo del cual se exija la provisión de un dispositivo aprobado para el arriado, será de un tipo que permita la puesta a flote con dicho dispositivo.

Se llevarán a bordo al menos ocho aros salvavidas de un tipo que cumpla con lo dispuesto en la Regla 21 del presente Capítulo.

Para el alumbrado prescrito en los párrafos a) i) ii) y b) iii) de la Regla 19 del presente Capítulo se deberá poder utilizar durante por lo menos tres horas la fuente de energía de emergencia prescrita en la Regla 20 del Capítulo II-1. En los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 1,600 toneladas, la Administración dispondrá lo necesario para asegurar que el alumbrado de los pasillos, escaleras y salidas sea tal que todas las personas que vayan a bordo puedan llegar fácilmente a los puntos de arriado y a los de estiba de los botes y balsas salvavidas.

CAPITULO IV

RADIOTELEGRAFIA Y RADIOTELEFONIA

PARTE A - AMBITO DE APLICACION Y DEFINICIONES

Regla 1

Ambito de aplicación

- a) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Capítulo es aplicable a todos los buques regidos por las presentes Reglas.
- b) El presente Capítulo no es aplicable a buques para los que de otro modo regirían las presentes Reglas, que naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y las aguas que comunican a éstos entre sí y las aguas que son tributarias, hasta el límite Este que marca la senda inferior de la Esclusa de St. Lambert en Montreal, provincia de Quebec, Canadá*.
- c) Ninguna disposición del presente Capítulo impedirá que un buque o una embarcación de supervivencia en peligro emplee todos los medios de que dispone para lograr que se le preste atención, señalar su posición y obtener ayuda.

Regla 2

Expresiones y definiciones

A los efectos del presente Capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna. Todas las demás expresiones utilizadas en el presente Capítulo que estén también definidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones tendrán el significado que en dicho Reglamento se les da.

- a) Por "Reglamento de Radiocomunicaciones" se entenderá el Reglamento de Radiocomunicaciones anejo o que se considere anejo al más reciente Convenio Internacional de Radiocomunicaciones que esté en vigor en el momento de que se trate.

* Por razones de seguridad, estos buques están sujetos a normas de radiocomunicaciones especiales que figuran en el acuerdo concertado al respecto por Canadá y los Estados Unidos de América.

- b) Por "autoalarma radiotelegráfica" se entenderá un receptor de alarma que responda automáticamente a la señal de alarma radiotelegráfica y que haya sido autorizado.
- c) Por "autoalarma radiotelefónica" se entenderá un receptor de alarma que responda automáticamente a la señal de alarma radiotelefónica y que haya sido autorizado.
- d) Las expresiones "estación radiotelefónica", "instalación radiotelefónica" y "servicio de escucha radiotelefónica" se entenderán referidas a la radiotelefonía de ondas hectométricas, a menos que expresamente se indique otra cosa.
- e) Por "oficial radiotelegrafista" se entenderá una persona que tenga por lo menos un certificado de competencia.

Servicios de escucha radiotelegráfica

- f) Por "operador radiotelefonista" se entenderá la persona que tenga un título adecuado, ajustado a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.
- g) Por "instalación existente" se entenderá:
- una instalación totalmente montada a bordo de un buque antes de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, sea cual fuere la fecha en que se produzca la aceptación de éste por parte de la Administración correspondiente; y
 - una instalación montada en parte a bordo de un buque antes de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y el resto de la cual esté constituido por elementos instalados en sustitución de otros idénticos, o por elementos que cumplen con las prescripciones del presente Capítulo.
- h) Por "instalación nueva" se entenderá cualquier instalación que no sea instalación existente.

Regla 3

Estación radiotelegráfica

Los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 1.600 toneladas, irán equipados con una estación radiotelegráfica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 9 y 10 del presente Capítulo, a menos que la Regla 5 del mismo los exima de la obligación de llevarla.

Regla 4

Estación radiotelefónica

Los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas pero inferior a 1.600, a menos que vayan equipados con una estación radiotelegráfica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 9 y 10 del presente Capítulo, irán provistos de una instalación radiotelefónica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 15 y 16 del presente Capítulo, siempre que en virtud de lo dispuesto en la Regla 15 y 16 del presente Capítulo, siempre que en virtud de lo dispuesto en la Regla 5 del mismo no esten exentos de la obligación de llevarla.

Regla 5

Exenciones respecto a las Reglas 3 y 4

- a) Los Gobiernos Contratantes estiman sumamente deseable no apartarse de la aplicación de las Reglas 3 y 4 del presente Capítulo. Sin embargo, la Administración podrá conceder a determinados buques, de pasaje o de carga, exenciones de carácter parcial o condicional (o lo uno y lo otro), o exención total, respecto de lo dispuesto en la Regla 3 o en la Regla 4 del presente Capítulo.
- b) Las exenciones admisibles en virtud del párrafo a) de la presente Regla se concederán solamente a buques que efectúen viajes en los que la distancia máxima a que se alejen de la costa, la duración de la travesía, la ausencia de riesgos de navegación en general y las demás condiciones que afecten a la seguridad sean tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de la Regla 3 o de la Regla 4 del presente Capítulo. Para decidir si procede conceder o no exenciones a determinados buques las Administraciones tendrán en cuenta el efecto que tales exenciones puedan producir en la eficacia general del servicio de socorro para la seguridad de todos los buques. Las Administraciones tendrán presente la conveniencia de exigir que los buques eximidos de la obligación de satisfacer lo dispuesto en la Regla 3 del presente Capítulo vayan provistos, a título de condición necesaria para la exención, de una estación radiotelefónica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 15 y 16 de este mismo Capítulo.
- c) Las Administraciones remitirán 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 a) y b) de la presente Regla durante el año civil precedente y las razones por las que fueron concedidas.
- a) 1) Todo buque que de conformidad con lo dispuesto en la Regla 3 o en la Regla 4 del presente Capítulo esté equipado con una estación radiotelegráfica, llevará a bordo con una estación radiotelegráfica, llevará a bordo un oficial radiotelegrafista cuando esté en la mar, un oficial radiotelegrafista cuando esté en la mar, y si no va provisto de un autoalarma radiotelegráfica mantendrá, a reserva de lo dispuesto en el párrafo d) de la presente Regla, un servicio de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, desempeñado por un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o altavoz.
- b) Todo buque de pasaje que de conformidad con lo dispuesto en la Regla 3 del presente Capítulo esté equipado con una estación radiotelegráfica, si va provisto de un autoalarma radiotelegráfica mantendrá, a reserva de lo dispuesto en el párrafo d) de la presente Regla y mientras esté en la mar, un servicio de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, desempeñado por un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o altavoz, un total de 8 horas diarias como mínimo.
- i) si el buque transporta o está autorizado para transportar hasta 250 pasajeros durante 8 horas diarias, como mínimo, de escucha total;
- ii) si transporta o está autorizado para transportar de 250 pasajeros, y efectúa un viaje de duración superior a 16 horas entre dos puertos consecutivos durante 16 horas diarias, como mínimo, de escucha total. En este caso, el buque deberá llevar dos oficiales radiotelegrafistas cuando menos;
- iii) si transporta o está autorizado para transportar de 250 pasajeros, y efectúa un viaje de duración superior a 16 horas entre dos puertos consecutivos durante 8 horas diarias, como mínimo, de escucha total.
- c) 1) Todo buque de carga que de conformidad con lo dispuesto en la Regla 3 del presente Capítulo esté equipado con una estación radiotelegráfica, si va provisto de un autoalarma radiotelegráfica mantendrá, a reserva de lo dispuesto en el párrafo d) de la presente Regla y mientras esté en la mar, un servicio de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, desempeñado por un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o altavoz, un total de 8 horas diarias como mínimo.
- ii) Todo buque de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 1.600, que va provisto con una estación radiotelegráfica que cumpla con lo dispuesto en la Regla 4 del presente Capítulo, si va provisto de un autoalarma radiotelegráfica mantendrá, a reserva de lo dispuesto en el párrafo d) de la presente Regla y mientras esté en la mar, un servicio de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, desempeñado por un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o altavoz, durante los períodos que determine la Administración. Las Administraciones tendrán presente, sin embargo, la conveniencia de exigir, cuando sea posible, un total de 8 horas diarias de escucha como mínimo.
- d) 1) Durante el período en que, en cumplimiento de lo dispuesto en la presente Regla, un oficial radiotelegrafista debe escuchar en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, dicho oficial podrá interrumpir la escucha mientras esté comunicando en otras frecuencias o ejecutando otras tareas esenciales relacionadas con el servicio radioeléctrico, o cuando sea imposible realizar el servicio de escucha por medio de auriculares de dos líneas o altavoz. El servicio de escucha será desempeñado por un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o altavoz durante los períodos determinados por el Reglamento de Radiocomunicaciones.
- En la expresión "tareas esenciales relacionadas con el servicio radioeléctrico", empleada en la presente Regla, quedan comprendidas reparaciones urgentes:
- equipo de radiocomunicaciones utilizado para fines de seguridad;
 - equipo de radionavegación, por orden del comandante.
- ii) Además de lo dispuesto en el apartado i) de la presente Regla, en buques distintos de los de pasaje, varios oficiales radiotelegrafistas a bordo, excepcionales, es decir, cuando resulte imposible para un oficial radiotelegrafista cumplir con las obligaciones de escucha.

alizar, el oficial radiotelegrafista podrá interrumpir la escucha por orden del capitán a fin de efectuar operaciones de mantenimiento necesarias para impedir averías inminentes en :

- el equipo de radiocomunicaciones utilizado para fines de seguridad;
- el equipo de radionavegación;
- otros aparatos electrónicos de navegación, y las reparaciones necesarias;

a condición de que:

- 1) a juicio de la Administración interesada, el oficial radiotelegrafista esté debidamente capacitado para desempeñar estas funciones;
- 2) el buque esté equipado con un selector de recepción que satisfaga las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones;
- 3) el servicio de escucha esté desempeñado siempre por un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o altavoz durante los periodos de silencio determinados por el Reglamento de Radiocomunicaciones.

- e) Todos los buques provistos de autoalarma radiotelegráfico tendrán éste en funcionamiento mientras se hallen en la mar, siempre que no estén efectuando una escucha de conformidad con lo dispuesto en los párrafos b), c) o d) de la presente Regla y, a ser posible, durante la realización de las operaciones de radiogoniometría.
- f) Los periodos de escucha previstos en la presente Regla, incluidos los determinados por la Administración, habrán de ser mantenidos preferentemente durante los prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones para el servicio radiotelegráfico.

Regla 7

Servicios de escucha radiotelefónica

- a) Todo buque equipado con una estación radiotelefónica de conformidad con lo dispuesto en la Regla 4 del presente Capítulo llevará, a fines de seguridad, cuando menos un operador radiotelefonista (que podrá ser el capitán, un oficial o un miembro de la tripulación que tenga certificado de radiotelefonista) y, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha continua en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía, en el lugar de a bordo desde el cual se gobierna normalmente el buque, mediante un receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía empleando un altavoz, un altavoz con filtro o un autoalarma radiotelefónico.
- b) Todo buque que de conformidad con lo dispuesto en la Regla 3 o en la Regla 4 del presente Capítulo esté equipado con una estación radiotelegráfico mantendrá, mientras esté en la mar, una escucha continua en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía, en el lugar que la Administración determine, mediante un receptor de escucha que opere en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y empleando un altavoz, un altavoz con filtro o un autoalarma radiotelefónico.

Regla 8

Servicios de escucha radiotelefónica en ondas métricas

Todo buque equipado con una estación radiotelefónica de ondas métricas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 18 del Capítulo V mantendrá un servicio de escucha en el puente durante los periodos y en los canales que pueda determinar el Gobierno Contratante a que se hace referencia en dicha Regla.

PARTE C- PRESCRIPCIONES TECNICAS

Regla 9

Estaciones radiotelegráficas

- a) La estación radiotelegráfica estará situada de modo que no haya interferencia alguna originada por ruidos exteriores, sean éstos mecánicos o de otra índole, perjudicial para la recepción de las señales radiotelegráficas. Irá emplazada en el punto más alto que quepa asignarle en el buque, con miras a garantizar el mayor grado posible de seguridad.

- b) La cabina radiotelegráfica tendrá amplitud suficiente ventilación adecuada para el buen funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas principales y de reserva, y no se hará uso de ella con ningún fin que torpezca la utilización de la estación radiotelegráfica.

- c) El dormitorio de uno, al menos, de los oficiales radiotelegrafistas, estará situado lo más cerca posible de la cabina radiotelegráfica, en los buques nuevos el dormitorio no estará situado dentro de la cabina radiotelegráfica.

- d) Entre la cabina radiotelegráfica y el puente y, cualquier otro lugar desde el que se gobierna el buque, habrá un eficiente sistema de llamadas y comunicaciones en ambos sentidos, que será independiente de la central de comunicaciones del buque.

- e) La instalación radiotelegráfica estará montada en posición tal que quede protegida contra los efectos de las variaciones de temperatura y de las temperaturas extremas de fácil acceso, tanto para utilización inmediata como para la realización de reparaciones.

- f) Se instalará un reloj de funcionamiento seguro que mida 12,5 centímetros (5 pulgadas) de diámetro mínimo, provisto de segundo concéntrico y de modo que indique los periodos de silencio prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones para el servicio radiotelegráfico. Irá firmemente montado en la cabina radiotelegráfica, en una posición tal que el radiotelegrafista pueda ver toda la esfera con claridad y precisión desde su puesto de trabajo radiotelegráfico y desde el puesto de prueba del receptor del autoalarma radiotelegráfico.

- g) La cabina radiotelegráfica contará con una luz eléctrica de funcionamiento seguro constituida por una lámpara eléctrica permanente dispuesta para iluminar de modo satisfactorio tanto los mandos de funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas principales y de reserva como el reloj prescrito en el párrafo f) de la presente Regla. En las instalaciones nuevas esta luz estará alimentada por la fuente de energía de reserva prescrita en la Regla 10 a) iii) del presente Capítulo y controlada por conmutadores bidireccionales que permitan al radiotelegrafista de la cabina radiotelegráfica y en el puesto de trabajo radiotelegráfico, en caso de necesidad, cambiar de la luz principal a la de reserva, o viceversa, sin necesidad de salir de la cabina radiotelegráfica. Dichos conmutadores deberán las indicaciones escritas que muestren claramente su finalidad.

- h) En la cabina radiotelegráfica se guardará una linterna eléctrica de inspección alimentada por la fuente de reserva prescrita en la Regla 10 a) iii) del presente Capítulo y provista de un cable flexible de longitud adecuada, o bien una linterna eléctrica de reserva.

- i) La estación radiotelegráfica estará provista de herramientas de respeto, las herramientas y el equipo de mantenimiento que se precisen para mantener la instalación radiotelegráfica en buenas condiciones de funcionamiento mientras el buque esté en la mar. El equipo de pruebas comprenderá uno o más instrumentos para la medición de voltaje en corriente alterna y continua, y de ohmios.

- j) Si hay una cabina radiotelegráfica de emergencia situada aparte, se le aplicarán las prescripciones establecidas en los párrafos d), e), f), g) y h) de la presente Regla.

Regla 10

Instalaciones radiotelegráficas

- a) A menos que en la presente Regla se disponga en contrario:
- i) la estación radiotelegráfica comprenderá un sistema de reserva y una instalación de reserva eléctricamente separadas y eléctricamente separadas independientemente la una de la otra;
- ii) la instalación principal comprenderá un transmisor principal, un receptor principal, un receptor de socorro utilizado en radiotelefonía y una fuente de energía principal;
- iii) la instalación de reserva comprenderá un transmisor de reserva, un receptor de reserva y una fuente de reserva;
- iv) se proveerán e instalarán una antena principal de reserva, aunque la Administración podrá eximir a cualquier buque de la obligación de llevar una antena de reserva si estima que su instalación no es razonable o que exigirla es irrazonable, pero entonces se instalará una antena de reserva.

tendrá que llevar una antena de respeto apropiada y completamente arizada, que pueda quedar instalada inmediatamente. Además, en todo caso habrá a bordo hilo de antena y aisladores suficientes para montar una antena adecuada. La antena principal que se halle suspendida entre soportes expuestos a vibrar irá debidamente protegida contra las roturas.

b) En las instalaciones de los buques de carga (salvo las de buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas, efectuadas a partir del día 19 de noviembre de 1952), si el transmisor principal cumple con todas las prescripciones relativas al transmisor de reserva, este último no será obligatorio.

c) 1) El transmisor principal y el de reserva podrán quedar conectados rápidamente a cualquier antena con la que deben ser utilizados.

d) Todos los elementos de la instalación de reserva han emplazados a la máxima altura que quepa asignarles, con miras a obtener la mayor seguridad posible.

e) Tanto el transmisor principal como el de reserva serán capaces de transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, empleando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia. Además, el transmisor principal tendrá capacidad para transmitir por lo menos en dos frecuencias de trabajo, en las bandas autorizadas entre 405 KHz. y 535 KHz., utilizando las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a estas frecuencias. El transmisor de reserva podrá ser un transmisor de socorro de barco, tal como éste viaje definido en el Reglamento de Radiocomunicaciones y con los límites de utilización que fija dicho Reglamento.

f) Si el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe una emisión modulada, los transmisores principales y de reserva tendrán una profundidad de modulación de 70 por ciento como mínimo y una frecuencia de modulación de entre 450 y 1.350 Hz.

g) Cuando estén conectados a la antena principal, los transmisores principal y de reserva tendrán el alcance normal mínimo que se especifica a continuación, es decir, deberán ser capaces de transmitir señales claramente perceptibles de buque a buque durante el día y en condiciones y circunstancias normales con los alcances especificados.*

(Normalmente se recibirán señales claramente perceptibles si el valor eficaz de la intensidad de campo en el receptor es de 50 microvoltios por metro como mínimo.)

	Alcance normal en millas marítimas
	Transmisor principal
Todos los buques de pasaje, y los de carga de arqueo bruto igual o superior a 1.600 toneladas	150
Buques de carga de arqueo bruto inferior a 1.600 toneladas	100

Alcance normal en millas marítimas	Metros - amperios ¹	Potencia total en antena (vatios) ²
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

1. Esta cifra represente el producto de la altura máxima de la antena, expresada en metros, sobre la línea de máxima carga, por la corriente de la antena expresada en amperios (valor eficaz).

Los valores dados en la segunda columna del cuadro corresponden a un valor medio de la razón.

$$\frac{\text{Altura efectiva de la antena}}{\text{Altura máxima de la antena}} = 0,47$$

* Si se carece de una medida directa de la intensidad de campo, los datos siguientes podrán servir de guía para determinar aproximadamente el alcance normal:

Esta razón varía con las condiciones que en cada caso se den de la antena y puede fluctuar entre 0,3 y 0,7 aproximadamente.

2. Los valores dados en la tercera columna del cuadro corresponden a un valor medio de la razón

$$\frac{\text{Potencia radiada por la antena}}{\text{Potencia total en antena}} = 0,08$$

Esta razón varía considerablemente con los valores de altura efectiva y de la existencia de la antena.

h) i) Los receptores principales y de reserva serán de recibir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía y en las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia.

ii) Además, el receptor principal permitirá recibir en las frecuencias y en las clases de emisión utilizadas para la transmisión de señales horarias, mensajes de radiotelegrafía y otras comunicaciones relacionadas con la seguridad de la navegación que la Administración considere necesarias.

iii) El receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía estará presintonizado en esta frecuencia. Llevará un filtro o un dispositivo para silenciar el altavoz, si éste se encuentra en funcionamiento, en ausencia de una señal de alarma radiotelefónica. El dispositivo silenciador será fácil de conectar y desconectar y podrá ser utilizado cuando, en opinión del capitán, las condiciones sean tales que el mantenimiento de la escucha con el altavoz abierto pudiera comprometer la seguridad a la navegación del buque.

iv) 1) Si se provee transmisor radiotelefónico, deberá llevar un dispositivo de generación automática de la señal de alarma radiotelefónica, proyectado de manera que no pueda ser accionado por error y que funcione con lo dispuesto en la Regla 16 e) del Anexo al Capítulo. Dicho dispositivo podrá ser desconectado en cualquier momento para permitir la transmisión inmediata de un mensaje de socorro.

2) Se proveerán los medios necesarios para comprobar periódicamente el buen funcionamiento del dispositivo de generación automática de la señal de alarma radio telefónica en frecuencias de socorro de la de socorro utilizada en radiotelefonía, haciendo uso para ello de una antena artificial adecuada.

i) El receptor principal tendrá sensibilidad suficiente para producir señales en los auriculares o por medio de un altavoz aun cuando la tensión de entrada en el receptor no sea más que de 50 microvoltios. El receptor de reserva tendrá sensibilidad suficiente para producir esas señales aun cuando su tensión de entrada no sea que de 100 microvoltios.

j) Mientras el buque esté en la mar se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar la instalación principal con el alcance normal señalado en el párrafo g) de la presente Regla y para cargar todas las baterías de acumuladores que forman parte de la estación radiotelegráfica. En el caso de buques nuevos, el voltaje de alimentación de la estación principal se mantendrá dentro de un $\pm 10\%$ por ciento del valor nominal. En el caso de buques existentes se le mantendrá lo más cerca posible del valor nominal y, si es factible, dentro de un $\pm 10\%$ por ciento de este valor.

k) La instalación de reserva llevará una fuente de energía independiente de la de fuerza propulsora del buque y la red eléctrica de éste.

l) 1) La fuente de energía de reserva estará constituida de preferencia por baterías de acumuladores que puedan cargar por medio de la red eléctrica del buque y en cualquier circunstancia cabrá activarse automáticamente y podrá hacer funcionar el transmisor principal y el receptor de reserva, en condiciones normales de servicio, durante 6 horas seguidas por lo menos, además de poder suministrar las cargas suplementarias que se mencionan en los párrafos m) y n) de la presente Regla.*

* Para determinar la cantidad de energía que habrá de suministrar la fuente de energía de reserva, se recomienda utilizar como guía la fórmula siguiente:
 $\frac{1}{2}$ del consumo de corriente del transmisor y receptor manipulador bajo (señal)

- + el consumo de corriente del transmisor, con el manipulador levantado (espacio)
- + el consumo de corriente del receptor y de los demás circuitos conectados a la fuente de energía de reserva.
- ii) La fuente de energía de reserva tendrá capacidad suficiente para hacer funcionar simultáneamente el transmisor de reserva y, si la hubiere, la instalación de ondas métricas, durante 6 horas por lo menos, a no ser que exista un conmutador que asegure que sólo cabrá el funcionamiento alternado de ambas instalaciones. El uso que la instalación de ondas métricas haga de la fuente de energía de reserva quedará limitado a la transmisión de comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad. Otro posible solución consiste en proveer una fuente de energía de reserva distinta para la instalación de ondas métricas.
- iii) La fuente de energía de reserva se utilizará para alimentar la instalación de reserva y el dispositivo de manipulación automática emisor de la señal de alarma especificada en el párrafo r) de la presente Regla, si es de accionamiento eléctrico.
- iv) La fuente de energía de reserva también podrá ser utilizada para alimentar:
- el autpalarma radiotelegráfico;
 - la luz de emergencia especificada en la Regla 9 g) del presente Capítulo;
 - el radiogoniómetro;
 - la instalación radiotelefónica de ondas métricas;
 - el dispositivo generador de la señal de alarma radiotelefónica cuando lo haya a bordo;
 - cualquier dispositivo prescrito por el Reglamento de Radiocomunicaciones que permita pasar de la transmisión a la recepción y viceversa.
- A reserva de lo dispuesto en el párrafo n) de la presente Regla, la fuente de energía de reserva no será utilizada para fines distintos de los especificados en el presente párrafo.
- m) No obstante lo dispuesto en el párrafo m) de la presente Regla, la Administración podrá autorizar en los buques de carga el uso de la fuente de energía de reserva para alimentar un reducido número de circuitos de emergencia de baja potencia totalmente situados en la parte superior del buque, como el del alumbrado de emergencia de la cubierta de botes, a condición de que dichos circuitos puedan ser desconectados fácilmente en caso necesario y de que la fuente energía tenga capacidad suficiente para suministrar la carga o las cargas adicionales.
- n) La fuente de energía de reserva y su cuadro de distribución serán entrelazados a la altura máxima que quepa asignada y serán de fácil acceso para el oficial radiotelegrafista. El cuadro de distribución estará situado, siempre que esto sea posible, en una cabina radiotelegráfica; si no lo estuviere, dispondrá de iluminación.
- o) Mientras el buque esté en la mar, las baterías de acumulación, ya formen de la instalación principal, ya de la de reserva, serán cargadas todos los días hasta su tope normal.
- p) Se tomarán todas las medidas convenientes para eliminar en lo posible las causas de interferencias radioeléctricas derivadas de aparatos eléctricos y de otro tipo instalados a bordo, y para suprimir dichas interferencias. Si es necesario se tomarán medidas que garanticen que las antenas conectadas a receptores de radiodifusión no entrarán en interferencias el buen funcionamiento de la estación radiotelegráfica. Se tendrá especial cuenta esta prescripción en el proyecto de buques nuevos.
- q) Para transmitir la señal de alarma radiotelegráfica habrá además de los medios de manipulación manual, un dispositivo de manipulación automática capaz de accionar el transmisor principal y el de reserva. Este dispositivo podrá quedar desconectado en cualquier momento para hacer inmediatamente posible la manipulación manual del transmisor. Si es eléctrico, deberá poder funcionar con alimentación de la fuente de energía de reserva.
- r) Mientras el buque esté en la mar, el transmisor de reserva, si no se le utiliza a fines de comunicación, será sometido a prueba todos los días empleados una antena artificial adecuada, y por lo menos una vez en cada viaje con la antena de reserva, si esta ya instalada. Se probará también a diario la fuente de energía de reserva.
- s) Todo equipo que forme parte de la instalación radiotelegráfica de emergencia siempre y estará conectado de modo que resulte fácilmente accesible a fines de mantenimiento.
- u) No obstante lo dispuesto en la Regla 4 del presente Capítulo, en el caso de buques de carga de arqueo bruto inferior a 1.600 toneladas la Administración podrá aceptar una aplicación no rigurosa de lo prescrito en la Regla 4 del presente Capítulo, y en la presente Regla, a condición de que la calidad de la estación radiotelegráfica sea inferior a la exigencia en virtud de la Regla 15 y 16 del presente Capítulo para estaciones radiotelefonías, en la medida en que puedan serle aplicables. En particular, tratándose de buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 500 toneladas la Administración podrá no exigir:
- el receptor de reserva;
 - la fuente de energía de reserva en las instalaciones existentes;
 - la protección de la antena principal contra roturas por efecto de la vibración;
 - que los medios de comunicación entre la estación radiotelegráfica y el puente sean independientes de la red principal de comunicaciones;
 - que el alcance del transmisor sea superior a 75 millas.

Regla 11

Autoalarmas radiotelegráficas

- a) Todo autoalarma radiotelegráfico instalado después del 26 de mayo de 1965 cumplirá como mínimo con las siguientes prescripciones.
- Dado que no haya interferencias de ninguna clase, habrá de poder ser accionado, sin ajuste manual, por cualquier señal de alarma radiotelegráfica transmitida, en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, por cualquier transmisor de estación costera, de socorro de barco o de embarcación de supervivencia que funcione de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones, siempre que la intensidad de la señal en la entrada del receptor sea superior a 100 microvoltios e inferior a 1 voltio.
 - Dado que no haya interferencias de ninguna clase, habrá de poder ser accionado, bien por tres, bien por cuatro rayas consecutivas, cuando la duración de estas varíe entre 3.5 segundos y el valor más aproximado posible a 6 segundos, y cuando la duración de los intervalos oscile entre 1.5 segundos y el valor más pequeño posible, preferiblemente no superior a 10 milésimas de segundos.
 - No podrá ser accionado por parásitos atmosféricos ni por ninguna señal que no sea la de alarma radiotelegráfica, siempre que las señales recibidas no constituyan de hecho una señal comprendida entre los límites de tolerancia indicados en el precedente apartado ii).
 - La selectividad del autoalarma radiotelegráfico será tal que proporcione una sensibilidad prácticamente uniforme en una banda que abarque no menos de 4 kHz, ni más de 8 kHz, a cada lado de la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía y que fuera de esta banda proporcione una sensibilidad que disminuya tan rápidamente como permitan las mejores normas técnicas.
 - Si es posible, el autoalarma radiotelegráfico deberá ajustarse automáticamente en presencia de parásitos atmosféricos o de otras señales interferentes, de manera que en un lapso razonablemente corto se acerque al estado en que puede distinguirse con facilidad mínima la señal de alarma radiotelegráfica.
 - Cuando lo accione una señal de alarma radiotelegráfica, o si falla, el autoalarma radiotelegráfico hará que suene una señal de aviso continuo en la cabina radiotelegráfica, el dormitorio del oficial radiotelegrafista y el puente. Si es posible, el aviso se producirá también en caso de que falle un elemento cualquiera del sistema receptor de alarma. Para cortar la señal de aviso habrá un solo interruptor instalado en la cabina radiotelegráfica.
 - A fines de comprobación periódica del autoalarma radiotelegráfico, éste contará con un generador pre-tunado a la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía y con un dispositivo de manipulación que permita producir una señal de alarma radiotelegráfica con la intensidad mínima indicada.

Habrán también medios para conectar auriculares que hagan posible escuchar las señales recibidas por el autoalarma radiotelegráfico.

buques determinados de cumplir con lo prescrito en el presente párrafo.

viii) El autoalarma radiotelegráfico podrá soportar vibraciones, humedad y cambios de temperatura equivalentes a los registrados en las demás condiciones que quedan a bordo de los buques en la mar, y seguir funcionando en ellas.

Regla 13

Instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas a motor

) Antes de aprobar un nuevo tipo de autoalarma radiotelegráfico, la Administración interesada se servirá, mediante pruebas prácticas realizadas en condiciones de funcionamiento equivalentes a las dadas en la realidad, de que el aparato satisface las normas prescritas en el párrafo a) de la presente Regla.

) En los buques provistos de autoalarma radiotelegráfico, un oficial radiotelegrafista comprobará el buen funcionamiento de este aparato cada 24 horas, como mínimo, mientras se esté en la mar. Si no funciona bien, el oficial radiotelegrafista dará cuenta del hecho al capitán o al oficial que esté de guardia en el puente.

) Un oficial radiotelegrafista comprobará periódicamente el buen funcionamiento del receptor del autoalarma radiotelegráfico, provisto éste de su antena normal, escuchando las señales y comparándolas con otras similares recibidas en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía por medio de la instalación principal.

) En la medida de lo posible el autoalarma radiotelegráfico no deberá influir, cuando este conectado a una antena, en la precisión del radiogoniómetro.

Regla 12

Radiogoniómetros

i) El radiogoniómetro que prescribe la Regla 12 del Capítulo V será eficiente y podrá recibir señales con mínimo ruido de receptor y obtener marcaciones que permitan determinar la demora y la dirección verdaderas.

ii) Podrá recibir señales en las frecuencias utilizadas en radiotelegrafía asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a fines de socorro y de radiogoniometría y a radiofaros marítimos.

iii) Dado que no haya interferencias, el radiogoniómetro tendrá sensibilidad suficiente para permitir la obtención de marcaciones exactas aun con una señal cuya intensidad de campo no exceda de 50 microvoltios por metro.

iv) Dentro de lo factible, el radiogoniómetro estará situado de modo que la interferencia con que los ruidos mecánicos o de otra índole dificulten la determinación eficiente de las marcaciones sea la menor posible.

v) Dentro de lo factible, el sistema de antenas del radiogoniómetro estará instalado de modo que la proximidad de otras antenas, plumas de carga, drizas metálicas u otros objetos metálicos de gran tamaño entorpezcan lo menos posible la determinación eficiente de las marcaciones.

vi) Habrá un eficiente sistema de llamada y comunicación oral, en ambos sentidos, entre el radiogoniómetro y el puente.

vii) Todos los radiogoniómetros deberán estar calibrados, desde que se les instale a bordo, de modo satisfactorio para la Administración. Se verificará la calibración mediante marcaciones de comprobación o efectuando una nueva calibración siempre que la posición de cualquiera de las antenas o estructuras de cubierta experimente cambios que puedan influir sensiblemente en la exactitud del radiogoniómetro. Las características de la calibración serán comprobadas a intervalos de un año o de duración lo más aproximada posible a un año. Se llevará un registro de las calibraciones y de todas las comprobaciones de su exactitud.

b) i) El equipo de radio de recalada en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía permitirá obtener marcaciones radiogoniométricas en dicha frecuencia sin ambigüedad de sentido y dentro de un arco de 30 grados por ambas bandas de la proa.

ii) Al instalar y probar el equipo mencionado en el presente párrafo se tendrá en cuenta las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

iii) Se tomarán todas las medidas que razonablemente quepan adoptar para garantizar la capacidad de recalada en la frecuencia de socorro en los casos en que por circunstancias se pueda conaguir esa capacidad. Las Administraciones podrán eximir a

a) La instalación radiotelegráfica prescrita en la Regla del Capítulo III comprenderá un transmisor, un receptor y una fuente de energía. Estará concebida de modo que en caso de emergencia pueda ser utilizada por una persona no capacitada especialmente.

b) El transmisor tendrá capacidad para transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía empleando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia. Tendrá también capacidad para transmitir en la frecuencia de socorro en la clase de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a las embarcaciones de supervivencia para el uso en las bandas comprendidas entre 4.000 y 27.500 kHz.

c) Si el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe una clase de emisión modulada, el transmisor tendrá una profundidad de modulación del 70 por ciento como mínimo y una frecuencia de modulación entre 450 y 1.350 Hz.

d) Además de manipulador para transmisiones manuales, el transmisor tendrá un dispositivo de manipulación automática para la transmisión de las señales radiotelegráficas de alarma y de socorro.

e) En la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía el transmisor tendrá un alcance normal mínimo (según se especifica en la Regla 10 g) del presente Capítulo) de 25 millas utilizando la antena fija.*

f) El receptor será capaz de recibir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, y en las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia.

g) La fuente de energía estará constituida por una batería de acumuladores de capacidad suficiente para alimentar el transmisor durante 4 horas seguidas en condiciones normales de servicio. Si la batería es de un tipo que necesite ser cargada, se dispondrá de los medios que permitan cargarla con la red eléctrica del buque. Habrá además para cargarla después de que el bote salvavidas haya sido puesto a flote.

h) Cuando la instalación radiotelegráfica y el proyector prescrito en la Regla 14 del Capítulo III hayan de recibir energía de la misma batería, ésta tendrá capacidad suficiente para suministrar la carga adicional del proyector.

i) Se proveerá un antena de tipo fijo con medios que le den soporte a la mayor altura posible. Además, si esto es factible, habrá una antena sostenida por una cometa o un globo.

j) Mientras el buque esté en la mar, semanalmente un oficial radiotelegrafista probará el transmisor utilizando una antena artificial adecuada y cargará completamente la batería si ésta es de un tipo que hace esto necesario.

* Si se carece de una medida de la intensidad de campo, cabrá admitir que se obtendrá este alcance si el producto de la altura de la antena sobre la línea de flotación por la corriente de la antena (valor eficaz) es de 10 metros cuadrados.

Regla 14

Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia

a) El aparato prescrito por la Regla 13 del Capítulo III comprenderá un transmisor, un receptor, una antena y una fuente de energía. Estará concebido de modo que en caso de emergencia pueda ser utilizado por una persona no capacitada especialmente.

b) El aparato será fácil de transportar, estanco, capaz de flotar en el mar y susceptible de ser lanzado al mar sin sufrir desperfectos. Todo equipo nuevo será liviano y compacto posible y, preferentemente, utilizable tanto en los botes como en las balsas salvavidas.

c) El transmisor será capaz de transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía empleando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia. Podrá asimismo transmitir en la frecuencia utilizada en radiotelegrafía y empleando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a las embarcaciones de supervivencia, en las bandas comprendidas entre 4.000 y 27.500 kHz. Sin embargo, la Administración podrá permitir que el transmisor sea capaz de transmitir en la frecuencia utilizada en radiotelefonía y de emplear una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia, y que esto ocurra en lugar de la posibilidad de transmitir en la frecuencia utilizada en radiotelegrafía asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a las embarcaciones de supervivencia, en las bandas comprendidas entre 4.000 y 27.500 kHz, o por añadidura a esta posibilidad.

El Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe una emisión modulada, el transmisor tendrá una profundidad de modulación del 70 por ciento como mínimo y, en el caso de emisión radiotelegráfica, una frecuencia de modulación de entre 450 y 1.350 Hz.

Además de manipulador para transmisiones manuales, el transmisor tendrá un dispositivo de manipulación automática para la transmisión de las señales radiotelegráficas de alarma y de socorro. Si el transmisor puede emitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía estará provisto asimismo de un dispositivo de transmisión automática de la señal de alarma radiotelegráfica que cumpla con lo prescrito en la Regla 16 c) del presente Capítulo.

El receptor será capaz de recibir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía y en las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia. Si el transmisor puede transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía, el receptor podrá recibir también en dicha frecuencia y en una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a ella.

La antena contará con sus propios medios de sustentación será susceptible de ir suspendida del palo de un bote salvavidas a la mayor altura posible. Conviene además que, si esto es factible, haya una antena sostenida por una cometa o un globo.

El transmisor suministrará a la antena prescrita en el párrafo a) de la presente Regla una potencia adecuada en radiofrecuencia* y estará alimentado preferentemente por un generador movido a mano. Si está alimentado por batería, ésta habrá de cumplir las condiciones estipuladas por la Administración para garantizar que es de tipo duradero y de capacidad adecuada.

Mientras el buque esté en la mar, semanalmente un oficial radiotelegrafista o un operador radiotelefonista, según proceda, probará el transmisor utilizando una antena artificial adecuada y cargará completamente la batería si es de un tipo que hace esto necesario.

A los efectos de la presente Regla, equipo nuevo significa el equipo suministrado a un buque después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

Regla 15

Estaciones radiotelefónicas

a) La estación radiotelefónica irá situada en la parte superior del buque de manera que en la mayor medida posible esté protegida contra todo ruido que pueda impedir la debida recepción de mensajes y señales.

b) Habrá una comunicación eficiente entre la estación radiotelefónica y el puente.

c) Se instalará un reloj de funcionamiento seguro, firmemente montado en una posición tal que toda su esfera pueda ser observada fácilmente desde el puesto de trabajo radiotelefónico.

* Para satisfacer lo dispuesto en la presente Regla cabrá considerar como suficientes las siguientes características de rendimiento:
Potencia de entrada de 10 vatios por lo menos en el ánodo de la etapa final o potencia de salida de radiofrecuencia de 2 vatios como mínimo (emisión A-2), a 500 kHz., en una antena artificial con resistencia efectiva de 15 ohmios y capacidad de 100×10^{-12} faradios en serie. La profundidad de modulación será del 70 por ciento como mínimo.

d) Se proveerá una luz de emergencia de funcionamiento seguro, independiente de la red del alumbrado normal de la instalación radiotelefónica, permanentemente encendida para iluminar de modo adecuado los mandos y el cuadro de la instalación radiotelefónica, y el cuadro de instrucciones respectivamente previstos en los párrafos c) y f) de la presente Regla.

e) Cuando la fuente de energía esté constituida por varias baterías, la estación radiotelefónica es de vista de medios que permitan apreciar su estado de carga.

f) Habrá un cuadro de instrucciones colocado de forma que sea perfectamente visible desde el puesto de trabajo que resuma claramente el procedimiento radiotelefónico de socorro.

Regla 16

Instalaciones radiotelefónicas

a) La instalación radiotelefónica comprenderá equipo de emisión y recepción, así como fuentes de energía (todo ello llamado en los párrafos que siguen "el transmisor", "el receptor", "el receptor de escucha de socorro utilizada en radiotelefonía" y "fuente de energía", respectivamente).

b) El transmisor será capaz de transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y por lo menos en otra frecuencia, en las bandas comprendidas entre 2.850 y 27.500 kHz., empleado las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia. En funcionamiento normal, una emisión de doble banda lateral o de banda lateral única con onda portadora completa (es decir, A3K) tendrá una profundidad de modulación de por lo menos un 70 por ciento a la intensidad de la cresta. La modulación de una emisión de banda lateral única con portadora reducida o suprimida (A3A, A3B) tal que los productos de intermodulación no excedan los niveles prescritos, en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

c) i) En el caso de buques de carga de arqueado bruto superior a 500 toneladas, pero inferior a 1.000 toneladas, el transmisor tendrá un alcance normal mínimo de 15 millas, es decir, deberá ser capaz de transmitir las claramente perceptibles de buque a buque durante el día y en condiciones y circunstancias a dicho alcance.* (Normalmente se recibirán claramente perceptibles si el valor eficaz de la intensidad de campo producida en el receptor por una onda portadora no modulada es de, por lo menos, 100 microvolts por metro.)

* Si se carece de una medida de la intensidad de campo, cabrá admitir que se obtendrá este valor si se dispone de una potencia en la antena de 15 vatios por metro cuadrado (onda portadora no modulada con una eficacia de 27 por ciento).

ii) En el caso de los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 500 toneladas,

1) en las instalaciones existentes el transmisor tendrá un alcance normal mínimo de 7,5 millas,

2) en las instalaciones nuevas el transmisor tendrá a la antena una potencia de 15 vatios por metro cuadrado (onda portadora no modulada).

d) El transmisor llevará un dispositivo de generación automática de la señal de alarma radiotelefónica, de manera que puede ser accionado por error. El dispositivo podrá ser desconectado en cualquier momento para permitir la transmisión inmediata de un mensaje de socorro. Se proveerán los medios necesarios para verificar periódicamente el buen funcionamiento de dicho dispositivo en frecuencias distintas de la de socorro utilizada en radiotelefonía, empleando una antena artificial adecuada.

e) El dispositivo prescrito en el párrafo d) de la presente Regla cumplirá con las siguientes prescripciones:

i) la tolerancia en la frecuencia de cada tono será de 1,5 por ciento;

ii) la tolerancia en la duración de cada tono será de milésimas de segundos;

iii) el intervalo entre tonos sucesivos no excederá de milésimas de segundo;

iv) la relación entre la amplitud del tono más fuerte y el más débil estará comprendida entre 1 y 10.

Estaciones radiotelefónicas de ondas métricas

1) El receptor prescrito en el párrafo a) de la presente Regla será capaz de recibir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y por lo menos en otra frecuencia disponible para las estaciones radiotelefónicas marítimas en las bandas comprendidas entre 1.605 y 2,850 kHz., empleando las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dichas frecuencias. Además, el receptor permitirá recibir en aquellas otras frecuencias que utilizando las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones, se emplean para la transmisión por radiotelefonía de mensajes meteorológicos y de las demás comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación que la Administración puede considerar necesarias. El receptor tendrá sensibilidad suficiente para producir señales por medio de un altavoz con tensión de entrada en el receptor de no más de 50 microvoltios.

4) El receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía estará presintonizado a esta frecuencia. Llevará un filtro o un dispositivo para silenciar el altavoz en ausencia de una señal de alarma radiotelefónica. Este dispositivo silenciador será fácil de conectar y desconectar y podrá ser utilizado cuando, en opinión del capitán, las condiciones sean tales que el mantenimiento de la escucha con el altavoz abierto pudiera restar seguridad a la navegación del buque.

b) Para poder pasar rápidamente de la transmisión a la recepción en el caso de que se emplee conmutación manual, el mando del dispositivo conmutador estará situado, a ser posible, en el micrófono o en el microtelefófono.

1) Mientras el buque esté en la mar, en todo momento habrá disponible una fuente principal de energía suficiente para hacer funcionar la instalación con el alcance normal prescrito en el párrafo c) de la presente Regla. Si se instalarán baterías, éstas tendrán en todo caso capacidad suficiente para hacer funcionar el transmisor y el receptor durante 6 horas seguidas, por lo menos, en condiciones normales de servicio.* En las instalaciones de buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 500 toneladas, pero inferior a 1.600, que estén montadas a partir del día 19 de noviembre de 1952, se proveerá una fuente de energía de reserva en la parte superior del buque, a menos que la fuente principal de energía esté ya situada allí.

j) La fuente de energía de reserva, si la hay, sólo será utilizada para alimentar;

i) la instalación radiotelefónica;

ii) la luz de emergencia prescrita en la Regla 15 d) del presente Capítulo;

iii) el dispositivo prescrito en el párrafo d) de la presente Regla para generar la señal de alarma radiotelefónica;

iv) la instalación radiotelefónica de ondas métricas.

k) No obstante lo dispuesto en el párrafo j) de la presente Regla, la Administración podrá autorizar el uso de la fuente de energía de reserva, si la hay, para alimentar un radiogoniómetro, cuando haya sido provisto, y algunos circuitos de emergencia de baja potencia totalmente situados en la parte superior del buque, como el del alumbrado de emergencia de la cubierta de botes, a condición de que estas cargas adicionales pueden ser desconectadas fácilmente y de que la fuente de energía tenga capacidad suficiente para suministrarles.

l) Mientras el buque esté en la mar, todas las baterías instaladas se mantendrán cargadas de modo que las prescripciones del párrafo i) de la presente Regla queden satisfechas.

m) Se proveerá y se instalará una antena que, si se halla suspendida entre soportes expuestos a vibrar, en los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 500 toneladas, pero inferior a 1.600, irá debidamente protegida contra las roturas. Además habrá una antena de resorte completamente armada que pueda quedar instalada inmediatamente O, de no ser esto posible, hilo de antena y aisladores suficientes para montar una antena de resorte. Se proveerán también las herramientas necesarias para montar dicha antena.

* Para determinar la cantidad de electricidad que habrán de suministrar las baterías prescritas con capacidad de reserva para 6 horas, se recomienda utilizar como guía la fórmula siguiente:

$\frac{1}{2}$ del consumo de corriente necesario para la transmisión oral
+ el consumo de corriente del receptor
+ el consumo de corriente de todas las cargas adicionales para las que las baterías hayan de suministrar energía en caso de peligro o emergencia.

a) Cuando se instale una estación radiotelefónica de ondas métricas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 18 del Capítulo V, dicha estación irá situada en la parte superior del buque y contará con una instalación radiotelefónica de ondas métricas que cumpla con las disposiciones de la presente Regla y comprenda un transmisor y un receptor, una fuente de energía capaz de hacer funcionar éstos a su potencia nominal y una antena adecuada para emitir y recibir eficazmente señales en todas las frecuencias que se utilicen.

b) Dicha instalación de ondas métricas cumplirá con las prescripciones establecidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones para el equipo utilizado en el servicio radiotelefónico móvil marítimo de ondas métricas y será capaz de funcionar en los canales especificados por el Reglamento de Radiocomunicaciones y tal como pueda prescribir el Gobierno Contratante a que se hace referencia en la Regla 18 del Capítulo V.

c) El Gobierno Contratante no exigirá que la potencia de la onda portadora del transmisor sea superior a 10 vatios. Dentro de lo posible la antena irá situada de modo que desde la posición que ocupa haya visibilidad sin obstáculos para todo el horizonte.*

* A título de guía se supone que cada buque llevará una antena de ganancia unitaria polarizada verticalmente e instalada a una altura nominal de 9,15 metros (30 pies) sobre el nivel del agua, un transmisor con potencia de salida de radiofrecuencia de 10 vatios y un receptor con sensibilidad de 2 microvoltios en los terminales de entrada, para una relación señal/ruido de 20 decibelios.

d) El mando de control de los canales de ondas métricas destinados a la seguridad de la navegación estará en el puente y al alcance inmediato del puesto de derrota, y si fuere necesario se dispondrán también los medios que hagan posible las radiocomunicaciones desde los otros puentes del buque.

Regla 18

Autoalarma radiotelefónicas

a) El autoalarma radiotelefónico cumplirá como mínimo con las siguientes prescripciones:

i) las frecuencias de respuestas máxima de los circuitos sintonizados y de otros dispositivos de selección de tonos estarán sometidas a una tolerancia de $\pm 1,5$ por ciento en cada caso, y la respuesta no será inferior al 50 por ciento de la respuesta máxima para las frecuencias que no se aparten más del 3 por ciento de la frecuencia en que se obtenga dicha respuesta;

ii) en ausencia de ruidos e interferencias, el equipo de recepción automática podrá funcionar accionado por la señal de alarma en un lapso de no menos de cuatro y no más de seis segundos;

iii) el equipo de recepción automática responderá a la señal de alarma en condiciones de interferencia intermitente causada por ruidos atmosféricos y señales fuertes que no sean la de alarma, preferiblemente en ausencia de ninguna necesidad de ajuste manual y durante todo el período de escucha que se mantenga con el equipo;

iv) el equipo de recepción automática no podrá ser accionado por ruidos atmosféricos ni por señales fuertes que no sean la de alarma;

v) el equipo de recepción automática conservará su efectividad más allá del alcance al cual la transmisión oral resulte satisfactoria;

vi) el equipo de recepción automática podrá soportar vibraciones, humedad, cambios de temperatura y variaciones del voltaje de alimentación equivalente a los registrados en las duras condiciones que se dan a bordo de los buques en la mar, y seguir funcionando en ellas;

vii) en la medida de lo posible, el equipo de recepción automática radiotelefónico la Administración mejorará, mediante pruebas prácticas realizadas en condiciones de funcionamiento equivalente a las dadas en la realidad, de que el aparato satisface las normas prescritas en el párrafo a) de la presente Regla.

b) Antes de aprobar un nuevo tipo de autoalarma radiotelefónico la Administración se cerciorará mediante pruebas prácticas realizada en condiciones de funcionamiento

equivalentes a las dadas en la realidad, de que el aparato satisface las normas prescritas en el párrafo a) de la presente Regla.

cos portátiles para las embarcaciones de supervivencia.

c) Los registros radioeléctricos estarán siempre a disposición de los oficiales facultados por la Administración para inspeccionarlos.

PARTE D- REGISTROS RADIOELECTRICOS

Regla 19

Registros radioeléctricos

El registro radioeléctrico (diario del servicio radioeléctrico) que exige el Reglamento de Radiocomunicaciones para los buques equipados con una estación radiotelegráfica instalada de conformidad con lo dispuesto en la Regla 4 del presente Capítulo, se guardará en la estación radiotelegráfica durante el viaje. Todo oficial radiotelegrafista anotará en dicho registro su nombre, las horas en que empieza y termina su escucha y todos los incidentes y perezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar. Además se consignará en el registro;

- i) las operaciones prescritas por el Reglamento de Radiocomunicaciones;
- ii) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías, incluida su carga, en la forma que prescribe la Administración.
- iii) la hora en que se ha cumplido con lo dispuesto en la Regla 10 p) del presente Capítulo;
- iv) detalles de las pruebas a que fueren sometidos el transmisor y la fuente de energía de reserva de conformidad con lo dispuesto en la Regla 10 s) del presente Capítulo;
- v) detalles de los buques equipados con autoalarma radiotelegráfica, los detalles de las pruebas efectuadas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 11 c) del presente Capítulo;
- vi) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías, incluida su carga (si procede), de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13 j) de la presente Regla, así como de las pruebas que allí se prescriben respecto de los transmisores instalados en los buques salvavidas a motor;
- vii) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías, incluida su carga (si procede), de conformidad con lo dispuesto en la Regla 14 i) del presente Capítulo, así como de las pruebas que allí se prescriben respecto de los aparatos radioeléctricos portátiles para las embarcaciones de supervivencia;
- viii) la hora en que se interrumpió el servicio de escucha de conformidad con lo dispuesto en la Regla 6 d) del presente Capítulo, así como el motivo, y la hora en que se reanuda la escucha.

b) El registro radioeléctrico (diario del servicio radioeléctrico) que prescribe el Reglamento de Radiocomunicaciones para los buques equipados con una estación radiotelegráfica de conformidad con lo dispuesto en la Regla

4 del presente Capítulo irá guardado en el lugar en que se hace la escucha. Todo operador debidamente capacitado y todo capitán, oficial o miembro de la tripulación que efectúe una escucha de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 7 del presente Capítulo, anotará en el registro radioeléctrico, además de su nombre, los pormenores de todos los incidentes relacionados con el servicio radioeléctrico que ocurran durante su escucha y que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar. Además se anotarán en el registro:

- i) los detalles por el Reglamento de Radiocomunicaciones;
- ii) la hora en que empieza la escucha al salir el buque de puerto y la hora en que termina al llegar el buque a puerto;
- iii) la hora en que por cualquier motivo se interrumpa la escucha, así como dicho motivo y la hora en que se reanuda la escucha;
- iv) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías (si las hubiere), incluida su carga, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 16 i) del presente Capítulo;
- v) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías, incluida su carga (si procede), de conformidad con lo dispuesto en la Regla 14 i) del presente Capítulo, así como de las pruebas que allí se prescriben respecto de los aparatos radioeléctricos

CAPITULO V SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Regla 1

Ámbito de Aplicación

El presente Capítulo, salvo disposición expresa en otro sentido que pueda figurar en el mismo, es aplicable a todos los buques en la realización de cualquier viaje, excepción hecha de los buques de guerra y de los buques que sólo naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y las aguas que comunican a éstos entre sí y las que les son tributarias, limitadas al Este por la salida inferior (aguas abajo) de la Esclusa de St. Lambert en Montreal, provincia de Quebec (Canadá).

Regla 2

Mensajes de Peligro

a) El capitán de todo buque que se encuentre con hielos o derrelictos peligrosos o con cualquier otra causa que suponga un peligro inmediato para la navegación, o con una tempestad tropical, que haya de hacer frente a temperaturas del aire inferiores a la que haya de congelación juntamente con vientos duros que ocasionen una seria acumulación de hielo en las superestructuras, o con vientos de una fuerza igual o superior a 10 (escala Beaufort) respecto de los cuales no se haya recibido aviso de tempestad, está obligado a transmitir la información que proceda, por todos los medios de que disponga, a los buques que se hallen cercanos, así como a las autoridades competentes utilizando el primer punto de la costa con el que pueda comunicar. No hay obligación fijada en cuanto a la forma de envío de esta información. La transmisión podrá ser efectuada en lenguaje corriente (preferiblemente en inglés) o utilizando el Código Internacional de Señales. Deberá ser difundida entre todos los buques cercanos y enviada al primer punto de la costa con el que quepa establecer comunicación, acompañada de la petición de que sea retransmitida a las autoridades apropiadas.

b) Todos los Gobiernos Contratantes tomarán las medidas necesarias para garantizar que la información recibida acerca de cualquiera de los peligros indicados en el párrafo a) de la presente Regla será rápidamente puesta en conocimiento de quienes puedan verse afectados y de otros Gobiernos interesados.

c) La transmisión de los mensajes relativos a los citados peligros será gratuita para los buques interesados.

d) Todos los radiomensajes transmitidos de conformidad con el párrafo a) de la presente Regla irán precedidos de la señal de seguridad, utilizándose para ello el procedimiento que prescribe el Reglamento de Radiocomunicaciones según lo definido en la Regla 2 del Capítulo IV.

Regla 3

Información que debe figurar en los mensajes de peligro

Los mensajes de peligros deberán contener la siguiente información:

- a) Hielo, derrelictos y otros peligros inmediatos para la navegación:
 - i) naturaleza del hielo, derrelicto o peligro observados;
 - ii) posición del hielo, derrelicto o peligro cuando por última vez fueron observados;
 - iii) fecha y hora (hora media de Greenwich) en que por última vez se observó el peligro.
- b) Tempestades tropicales (huracanes en las Antillas, tifones en el Mar de China, ciclones en el Océano Índico y tempestades de naturaleza análoga en otras regiones):
 - i) notificación de que el buque se ha encontrado con una tempestad tropical. Se interpretará esta obligación en un sentido amplio, transmitiéndose la información cuando el capitán tenga motivos para creer que se está formando una tempestad tropical o que ésta se encuentra en sus cercanías;
 - ii) fecha, hora (hora media de Greenwich) y situación del buque cuando se efectuó la observación;
 - iii) en el mensaje figurarán cuantos datos quepa incluir de los siguientes:

- presión barométrica, preferiblemente corregida (expresada en milibares, milímetros o pulgadas, e indicando si está corregida o no);

- tendencia barométrica (cambios registrados en la presión barométrica durante las 3 horas últimas);

- dirección verdadera del viento;
- fuerza del viento (escala Beaufort);
- estado de la mar (calma, marejadilla, fuerte marejada o mar arbolada);
- mar tendida (pequeña, regular, grande) y dirección verdadera que lleva desde su procedencia. La indicación del período o de la longitud de la mar tendida (corta, regular, larga) es también muy positiva;
- rumbo verdadero y velocidad del buque.

c) Observaciones ulteriores

Es conveniente, aunque no obligatorio, que cuando un capitán haya informado acerca de una tempestad tropical o de otras características peligrosas, se efectúen y se transmitan nuevas observaciones, hora a hora, si esto es posible, y en todo caso a intervalos de no más de 3 horas, mientras el buque siga expuesto a los efectos de la tempestad.

d) Vientos de fuerza igual o superior a 10 (escala Beaufort) respecto de los cuales no se haya recibido ningún aviso de tempestad

Se hace aquí referencia a tempestades distintas de las tropicales que se mencionan en el párrafo b) de la presente Regla; ante una de estas tempestades los datos del mensaje serán análogos a los enumerados en dicho párrafo, excluidos los relativos al estado de la mar y a la mar tendida.

e) Temperaturas del aire inferiores a la de congelación juntamente con vientos duros que ocasionen una seria acumulación de hielo en las superestructuras:

- i) fecha y hora (hora media de Greenwich);
- ii) temperatura del aire;
- iii) temperatura del mar (si es posible determinarla);
- iv) fuerza y dirección del viento

Ejemplos

Hielo
TTT Hielo. Gran iceberg visto a 4605 N., 4410 W., a las 0800 GMT. 15 mayo.

Derriuellos
TTT Derriuello. Derriuello observado casi sumergido a 4006 N., 1243 W., a las 1630 GMT. 21 abril.

Peligro para la navegación
TTT Navegación. Buque faro Alfa no está en posición. 1800 GMT. 3 enero.

Tempestad Tropical
TTT Tempestad. 0030 GMT. 16 agosto. 2004 N., 11354 E. Barómetro corregido 994 milibares, tendencia a bajar, 6 milibares. Viento NW., fuerza 9, fuertes chubascos de agua. Mar tendida, grande, del N. Rumbo 067,5 nudos.

TTT Tempestad. Parece aproximarse un huracán. 1300 GMT. 14 septiembre. 2100 N., 7236 W. Barómetro corregido 29,64 pulgadas, tendencia a bajar, 0,015 pulgadas. Viento NE., fuerza 8, chubascos frecuentes. Rumbo 035, 9 nudos.

TTT Tempestad. Indicios de que se ha formado un intenso ciclón. 0200 GMT. 4 mayo. 1620 N., 9203 E. Barómetro sin corregir 753 milímetros. Viento S., cuarta al SW, fuerza 5. Rumbo 300,8 nudos.

TTT Tempestad. Tifón al Sudeste. 0300 GMT. 12 junio. 1812 N., 12605 E. Barómetro bajando rápidamente. Viento N. aumentando.

TTT Tempestad. Fuerza del viento 11, sin aviso de tempestad recibida. 0300 GMT. 4 mayo. 4830 N., 30 W. Barómetro corregido 983 milímetros, tendencia a bajar, 4 milibares. Viento SW., fuerza 11, destruye. Rumbo 260, 6 nudos.

Hielo
TTT Formación de hielo. 1400 GMT. 2 marzo. 69 N., 10 W. Temperatura del aire, 18. Temperatura del mar, 29. Viento NE., fuerza 8.

Regla 4

Servicios Meteorológicos

a) Los Gobiernos Contratantes se obligan a estimular la compilación meteorológicos por parte de los buques que se hallen en la mar y a disponer el examen, la difusión y el intercambio de dichos datos como mejor convenga a los fines de ayuda a la navegación. Las administraciones estimularán el empleo de instrumentos de alta precisión y facilitarán la comprobación de éstos cuando así se les solicite.

b) Los Gobiernos Contratantes se obligan a colaborar de modo esencial, hasta donde les sea posible, en la ejecución de las

medidas que en relación con estos fines de orden meteorológico se indican a continuación:

- i) prevenir a los buques contra vientos duros, tempestades y tempestades tropicales, tanto mediante radiomensajes como por despliegue de las señales apropiadas en puntos costeros;
- ii) emitir diariamente por radio boletines meteorológicos adecuados para la navegación, en los que figuran datos acerca del tiempo reinante, oleaje y hielos, pronósticos y, si es posible, la información complementaria que permita que permita preparar en alta mar simples mapas meteorológicos adecuados por facsimil;
- iii) preparar y editar las publicaciones que puedan ser necesarias para la eficiente realización en el mar de las actividades relacionadas con la meteorología y disponer, si ello es posible, la publicación y la facilitación de mapas meteorológicos diarios para la información de los buques que se hagan a la mar;
- iv) disponer de lo necesario para que ciertos buques seleccionados sean dotados de instrumentos contrastados (tales como un barómetro, un barógrafo, un sicrómetro y aparatos apropiados para determinar la temperatura del mar) destinados a este servicio, y efectúen observaciones meteorológicas en las horas principales establecidas para la realización de observaciones sinópticas de superficie (cuatro veces al día por lo menos, siempre que las circunstancias lo permitan), así como alentar a otros buques que efectúen observaciones de formas distintas, sobre todo en zonas de navegación escasas; estos buques deberán transmitir sus observaciones por radio, en interés de los diversos servicios meteorológicos oficiales, y repetirlas en interés de los buques que se hallen en sus cercanías. Se alientará a los buques que, cuando se hallen cerca de una tempestad tropical o sospechen la proximidad de una tal tempestad, efectúen y transmitan sus observaciones a intervalos más frecuentes, si esto es posible, teniendo presentes las tareas náuticas que tienen ocupada a la oficialidad en tiempo tempestuoso;
- v) organizar la recepción y la transmisión, por medio de estaciones costeras de radio, de los mensajes meteorológicos procedentes de los buques y destinados a éstos. Se alientará a los buques que no puedan comunicar directamente con tierra a que retransmitan sus mensajes meteorológicos a través de los Barcos Meteorológicos Estacionarios o de otros buques que estén en contacto con tierra;
- vi) alentar a todos los capitanes de buques a que transmitan la oportuna información a los buques que se hallen en sus cercanías y a las estaciones costeras, cuando se encuentren con vientos de una velocidad igual o superior a 50 nudos (fuerza 10, en la escala Beaufort);
- vii) esforzarse por conseguir un procedimiento uniforme en cuanto a los servicios meteorológicos internacionales ya establecidos y, en la medida de lo posible, ajustarse al Reglamento técnico y a las recomendaciones de la Organización Meteorológica Mundial, a la cual los Gobiernos Contratantes pueden remitir, a fines de estudio y asesoramiento, cualquier cuestión de orden meteorológico que surja en la aplicación del presente convenio.

c) La información estipulada en la presente Regla será facilitada en debida forma a fines de transmisión y transmitida siguiendo el orden de prioridad prescrito por el Reglamento de Radiocomunicaciones, y durante la transmisión de información meteorológica, pronósticos y advertencias dirigidos "a todas las estaciones" de barco se ajustarán a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.

d) Los pronósticos, advertencias e informes sinópticos y meteorológicos de otro tipo destinados a buques serán emitidos y difundidos por el servicio nacional que se halle en la mejor situación para atender a varias zonas y áreas, de conformidad con acuerdos de carácter recíproco concertados por los Gobiernos Contratantes interesados.

Rega 5

Servicio de vigilancia de hielos

a) Los Gobiernos Contratantes se obligan a mantener un Servicio de vigilancia de hielos y un servicio de estudio y observación del régimen de hielos en el Atlántico Norte. Durante toda la estación de hielos se vigilarán los límites Sudeste, Sur y Sudoeste de las regiones de icebergs próximas a los Grandes Bancos de Terranova, con objeto de informar de la extensión de esta peligrosa zona a los buques que por allí pasan; para estudiar el régimen de hielos en general; a fin de prestar asistencia a los buques y a las tripulaciones que la necesiten en la zona de operaciones de los buques patrulleros. Durante el resto del año proseguirán el estudio y la observación de los hielos según proceda.

b) A los buques y aeronaves utilizados para el Servicio de vigilancia de hielos y el estudio y observación de éstos

Los, el Gobierno que rija estas actividades podrá asignar a otros buques, siempre y cuando éstos no entorpezcan la misión primordial de dichos buques y aeronaves ni aumenten el costo del servicio.

Regla 6

Vigilancia de hielos. Administración y gastos

El Gobierno de los Estados Unidos de América conviene en seguir administrando el Servicio de vigilancia de hielos y continuar el estudio y la observación de los hielos, junto con la difusión de la información así obtenida. Los Gobiernos Contratantes especialmente interesados en estos servicios se obligan a contribuir a los gastos de mantenimiento y desempeño de los buques; las contribuciones estarán basadas respectivamente en el tonelaje bruto total de los buques de cada Gobierno contribuyente que pasen por las regiones de icebergs patrulladas por el Servicio de vigilancia de hielos; cada Gobierno Contratante especialmente interesado se obliga en particular a presentar anualmente, para los gastos de mantenimiento y desempeño de estos servicios, una suma determinada por la relación existente entre el tonelaje bruto total de los buques que pasen durante la estación de hielos por las regiones de icebergs patrulladas por el Servicio de vigilancia de hielos y el tonelaje bruto total del conjunto de buques de los Gobiernos contribuyentes que pasen durante la estación de hielos por las regiones de icebergs patrulladas por el Servicio de vigilancia de hielos. Los Gobiernos Contratantes especialmente interesados podrán contribuir a los gastos de mantenimiento y desempeño de dichos servicios en proporción a las sumas determinadas sobre la misma base.

El Gobierno administrador facilitará anualmente a cada Gobierno Contratante un estado de cuentas en el que figuren los gastos de mantenimiento y desempeño del Servicio de vigilancia de hielos y la parte proporcional correspondiente a cada Gobierno contribuyente.

Cada uno de los Gobiernos contribuyentes tiene derecho a modificar su contribución o a cesar de aportarla, y otros Gobiernos interesados pueden contraer la obligación de contribuir a los gastos. El Gobierno contribuyente que haga uso de ese derecho seguirá respondiendo de la contribución que le corresponde hasta el 1 de septiembre siguiente a la fecha en que hay sido comunicado el propósito de modificar su contribución o de cesar de aportarla. Para poder ejercitar ese derecho deberá notificar al Gobierno administrador su propósito seis meses antes, por lo menos, de dicho 1 de septiembre.

Si en un momento dado el Gobierno de los Estados Unidos de América dejara de prestar servicios, o si uno de los Gobiernos contribuyentes manifiesta el deseo de poner fin a su obligación de contribuir pecuniariamente o de modificar su contribución, o si otro Gobierno Contratante desea obligarse a los gastos, los Gobiernos contribuyentes zanjarán la cuestión en armonía con sus intereses comunes.

Los Gobiernos contribuyentes tienen derecho a introducir, de común acuerdo y cuando sea oportuno, las modificaciones que se juzgan convenientes en las disposiciones de la presente Regla y de la Regla 5 del presente Capítulo.

En los casos en que la presente Regla prevea la posibilidad de que una medida previo acuerdo de los Gobiernos contribuyentes, las propuestas formuladas por cualquiera de los Gobiernos Contratantes para la adopción de tal medida serán puestas en conocimiento del Gobierno administrador, el cual se dirigirá a los demás Gobiernos contribuyentes con miras a esclarecer si éstos aceptan tales propuestas, y los resultados de estas indagaciones serán notificadas a los demás Gobiernos contribuyentes y al Gobierno Contratante que haya formulado las propuestas. De modo especial, las disposiciones relativas a las aportaciones con que se contribuya al costo de los servicios serán revisadas por los Gobiernos contribuyentes a intervalos no mayores de tres años. El Gobierno administrador será el primero en actuar como proceda para lograr este fin.

Regla 7

Velocidad en las proximidades de hielos

El capitán de todo buque al que se le haya informado de la existencia de hielos en la derrota que el buque sigue o cerca de estar navegando durante la noche a navegar a una velocidad adecuada o a modificar su derrota para distanciarse de la zona de hielos.

Regla 8

Organización del Tráfico

La costumbre de seguir, sobre todo en zonas de convergencia, derrota apropiadas con objeto de separar el tráfico y de evitar el paso por zonas designadas como zonas que los buques en general o ciertas clases de buques deban eludir, con ob-

jetivo de evitar situaciones que extrañen un riesgo, ha contribuido a la seguridad de la navegación y se recomienda que todos los buques interesados la observen.

- b) La organización es el único organismo internacional reconocido para establecer y adoptar en el plano internacional medidas relativas a la organización del tráfico marítimo y zonas que los buques en general o ciertas clases de buques deban eludir. Es incumbencia suya recopilar y difundir entre los Gobiernos Contratantes toda la información pertinente en ese sentido.
- c) La selección de derrotas y la iniciativa en la adopción de medidas al respecto, así como la delimitación de lo que constituya zonas de convergencia, incumbirán primordialmente a los Gobiernos interesados. Los cuales, en la creación de dispositivos de separación del tráfico que afecten a aguas internacionales, o de otros dispositivos cuya adopción por parte de la Organización deseen, tendrán presente la información pertinente publicada por la Organización.
- d) Los Gobiernos Contratantes ejercerán su influencia para garantizar la utilización correcta de las derrotas adoptadas y harán cuanto esté a su mano para que las medidas tomadas por la Organización en relación con la organización del tráfico marítimo sean observadas.
- e) Los Gobiernos Contratantes instarán también a todos los buques que realicen travesías en las proximidades de los Grandes Bancos de Terranova a que, en la medida de lo posible, eviten los caladeros de Terranova situados al Norte del paralelo 43 y a que sigan derrotas que queden fuera de las regiones manifiestamente o supuestamente peligrosas por la presencia de hielos.

Regla 9

Ejemplo impropio de señales de socorro

En todos los buques y aeronaves está prohibido el empleo de señales internacionales de socorro, salvo para indicar que un buque o una aeronave están en peligro y el empleo de cualquier señal que pudiera ser confundida con una señal internacional de socorro.

Regla 10

Mensajes de socorro. Obligaciones y procedimientos

- a) El capitán de todo buque que, hallándose éste en el mar, reciba una señal, de la fuente que sea, al efecto de que un buque, una aeronave o una embarcación de supervivencia se hallen en peligro, está obligado a acudir a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas, informando a éstas, si le es posible, de que acude a auxiliarlas. Si no puede acudir a prestar ese auxilio o si, dadas las circunstancias especiales del caso de que se trate, estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el Diario de navegación las razones por las cuales no acudió en auxilio de las personas siniestradas.
- b) El capitán de un buque que se halle en peligro tiene derecho, previas las consultas que pueda efectuar con los capitanes de los buques que respondan a su llamada de socorro, a requerir auxilio del buque o de los buques que en su opinión mejor puedan prestarlo, y el capitán del buque o los capitanes de los buques requeridos estarán obligados a satisfacer el requerimiento acudiendo a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas.
- c) El capitán de un buque quedará relevado de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente Regla cuando tenga conocimiento de que uno o más buques que no sean el suyo han sido requeridos y están satisfaciendo el requerimiento.
- d) El capitán de un buque quedará relevado de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente Regla, y, si su buque ha sido requerido, de la obligación impuesta por el párrafo b) de la presente Regla, si las personas siniestradas o el capitán de otro buque que haya llegado ya al lugar en que se encuentran dichas personas le informan de que el auxilio ya no es necesario.
- e) Las disposiciones de la presente Regla se entienden sin perjuicio de lo dispuesto en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento en la mar, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, especialmente por lo que respecta a la obligación de prestar auxilio impuesta por el Artículo 11 de dicho Convenio.

Regla 11

Lámparas de señales

Todos los buques de arqueado bruto superior a 150 toneladas llevarán a bordo, cuando efectúen viajes internacionales, una eficiente lámpara de señales diurnas que no dependa exclusivamente de la fuente de energía eléctrica principal del buque.

Regla 12

Aparatos Náuticos de a bordo

Todos los buques de arqueos bruto igual o superior a 1,600 toneladas llevarán radar de un tipo aprobado por la Administración. En el puente de estos buques habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por el radar.

Todos los buques de arqueos bruto igual o superior a 1,600 toneladas irán provistos, cuando efectúen viajes internacionales de un radiogoniómetro que satisfaga las disposiciones de la Regla 12 del Capítulo IV. La Administración podrá, en zonas en que considere irrazonable o innecesario que se lleve tal instrumento, eximir del cumplimiento de esta prescripción a buques cuyo arqueos bruto sea inferior a 5,000 toneladas, dando la debida consideración al hecho de que el radiogoniómetro es valioso no sólo como instrumento náutico, sino también como ayuda para la localización de buques, aeronaves y embarcaciones de supervivencia.

Todos los buques de arqueos bruto igual o superior a 1,600 toneladas irán provistos, cuando efectúen viajes internacionales, de un girocompás, además de la aguja magnética. La Administración podrá, si considera irrazonable o innecesario exigir el girocompás, eximir del cumplimiento de esta prescripción a buques cuyo arqueos bruto sea inferior a 5,000 toneladas.

Todos los buques nuevos de arqueos bruto igual o superior a 500 toneladas irán provistos, cuando efectúen viajes internacionales, de un ecosonda.

Si bien se tomarán todas las medidas convenientes para mantener los aparatos en condiciones de operar con eficiencia, no se considerará que el funcionamiento defectuoso del equipo de radar, del girocompás o del ecosonda incapaciten al buque para navegar o que razón suficiente para desmorarlo en puertos en que no se disponga fácilmente de medios de reparación.

Todos los buques nuevos de arqueos bruto igual o superior a 1,600 toneladas irán provistos, cuando efectúen viajes internacionales, del equipo de radio necesario para operaciones de radiotelefonía empleando la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Regla 12 b) del Capítulo IV.

Regla 13

Dotación

Los Gobiernos Contratantes se obligan, en relación con los buques de sus respectivos países, a mantener o, si es necesario, adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de seguridad de la vida humana en el mar dichos buques llevarán dotación suficiente y competente.

Regla 14

Ayudas a la Navegación

Los Gobiernos Contratantes se obligan a disponer lo necesario para el establecimiento y el mantenimiento de las ayudas a navegación, incluidos radiofaros y ayudas electrónicas, que, a juicio suyo, justifique el volumen de tráfico y exija el grado de riesgo, y a hacer que la información relativa a estas ayudas sea puesta a disposición de todos los interesados.

Regla 15

Búsqueda y Salvamento

Cada uno de los Gobiernos Contratantes se obliga a garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas, en el mar. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias y de posible empleo, considerados la densidad del tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación, y proporcionarán, en la medida de lo posible, medios para la localización y el salvamento de las citadas personas.

Cada uno de los Gobiernos Contratantes se obliga a facilitar la información correspondiente a los medios de salvamento de que disponga y, si procede, los planes que pueda tener para modificar los mismos.

Regla 16

Señales de Salvamento

A continuación se indican las señales que deberán ser utilizadas por estaciones de embarcaciones salvavidas y unidades de rescate que comuniquen con buques o con personas

que estén en peligro, y por buques o personas que estén en peligro cuando comuniquen con estaciones de embarcaciones salvavidas y unidades de salvamento marítimo. Las señales que utilizarán las aeronaves afectas a operaciones de búsqueda y salvamento marítimo para orientar a los buques vienen indicadas más adelante en el párrafo d). En todo buque al que sea aplicable el presente Capítulo habrá una tabla ilustrada y fácilmente accesible para el oficial de guardia, en la que se describan las siguientes señales:

- a) Respuestas de estaciones de embarcaciones salvavidas o de unidades de salvamento marítimo señales de socorro emitidas por un buque o por personas:

Table with 2 columns: Señal and Significado. Row 1: De día - Señal de humo azulado o combinación de luz y sonido... Significado: "Les vemos. Se les prestará auxilio lo antes posible." Row 2: De noche - Cohete de estrellas blancas... Significado: (La repetición de estas señales tendrá el mismo significado.)

En caso necesario las señales diurnas podrán ser emitidas de noche y las señales nocturnas, de día.

- b) Señales de desembarco para guía de embarcaciones menores con tripulaciones u otras personas en peligro:

Table with 2 columns: Señal and Significado. Row 1: De día - Movimiento vertical de una bandera blanca... Significado: "Este es el mejor lugar para desembarcar." Row 2: De noche - Movimiento vertical de una luz o bengala blancas... Significado: "Este es el mejor lugar para desembarcar."

Table with 2 columns: Señal and Significado. Row 1: De día - Movimiento horizontal de una bandera blanca... Significado: "Desembarco aquí sumamente peligroso." Row 2: De noche - Movimiento horizontal de una luz o bengala blancas... Significado: "Desembarco aquí sumamente peligroso."

Table with 2 columns: Señal and Significado. Row 1: De día - Movimiento horizontal de una bandera blanca seguida de la colocación de ésta en el suelo... Significado: "Desembarco aquí sumamente peligroso."

La transmisión de la letra "S" del Código (...) y a continuación de la letra "R" del Código (...) si a la derecha de la dirección que lleve la embarcación en peligro hay un lugar mejor para desembarcar, o de la letra "L" del Código (...) si ese mejor lugar de desembarco está a la izquierda de la dirección que lleve la embarcación en peligro.

De noche - Movimiento horizontal de una luz o una bengala blanca seguido de la rotación en el suelo de la luz o bengala blanca y de la traslación de una luz o bengala blanca en la dirección que se desembarcar, o disparo de una señal de estrellas rojas hacia el lugar que parece un mejor desembarco o transmisión de la letra "S" del Código (...) y a continuación de la letra "R" del Código (...) si a la derecha de la dirección que lleve la embarcación en peligro hay un lugar mejor para desembarcar, o de la letra "L" del Código (...) si ese mejor lugar de desembarco está a la izquierda de la dirección que lleve la embarcación en peligro.

"Desembarco aquí sumamente peligroso. En la dirección indicada hay un lugar más propicio para el desembarco."

c) Señales que procede utilizar en relación con el empleo de equipo de salvavidas costero:

De día - Movimiento vertical de una bandera blanca o de los brazos o disparo de una señal de estrellas verdes.

De noche - Movimiento vertical de una luz o una bengala blanca o disparo de una señal de estrellas verdes.

De día - Movimiento horizontal de una bandera blanca, o de los brazos extendidos horizontalmente, o disparo de una señal de estrellas rojas.

De noche - Movimiento horizontal de una luz o una bengala blanca o disparo de una señal de estrellas rojas.

En general: "Afirmativo."
 Concretamente:
 "Sujetamos la guía" (lanzada con cohete).
 "El montón de rabiza ha sido hecho firme."
 "La guindaleza ha sido hecha firme."
 "Hombre en la canasta salvavidas."
 "Cobren."

En general: "Negativo."
 Concretamente
 "Larguen amarras."
 "Bueno, aguanten" (basta de cobrar).

d) Señales que utilizarán las aeronaves afectas a operaciones de búsqueda y salvamento para orientar a buques hacia una aeronave, un buque o personas en peligro (véase Nota al final del presente apartado):

1) Las maniobras enumeradas a continuación, realizadas por una aeronave en el orden que se indica, significan que la aeronave está dirigiendo a una embarcación de superficie hacia una aeronave o una embarcación de superficie en peligro:

- 1) descripción de un círculo, cuando menos, alrededor de la embarcación de superficie;
- 2) cruce de escasa altitud de la derrota estimada de la embarcación de superficie, cerca de la proa de ésta, acelerando y decelerando el motor o variando el paso de la hélice;

La repetición de estas maniobras tendrá el mismo significado.

ii) La maniobra indicada a continuación realizada por aeronave, significa que ya no se necesita la ayuda de la embarcación de superficie destinataria de la señal - cruce a escasa altitud de la estela de la embarcación de superficie, cerca de la popa de ésta, acelerando y decelerando el motor o variando el paso de hélice.

Nota: La Organización notificará por anticipado y según proceda los cambios que puedan producirse en estas señalizaciones.

Regla 17

Escalas de práctico y escalas mecánicas de práctico

Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que hayan de tomar práctico cumplieron con las prescripciones siguientes:

a) Escalas de práctico

i) La escala estará concebida de modo que los prácticos puedan embarcar y desembarcar con seguridad, se fijará en una posición tal que quedará resguardado de cualquier posible descarga del buque, cada peldaño asentado firmemente contra el costado lo más apartada posible de los finos del buque, de modo que el práctico pueda pasar al buque con seguridad y comodidad sin trepar menos de 1,50 metros (5 pies) más de 9 metros (30 pies). La escala, de un solo peldaño bastará para alcanzar el agua desde el lugar de acceso al buque; se tomarán las medidas necesarias a fin de que esta condición se cumpla en cualquier estado de mar y asiento del buque, y para una escora a la banda contraria de 15 grados. Cuando la distancia desde el nivel del mar hasta el lugar de acceso al buque sea inferior a 9 metros (30 pies), el acceso a bordo desde la escala del práctico se efectuará con la ayuda de la escala real o de otro medio igualmente seguro y cómodo.

ii) Los peldaños de la escala de práctico reunirán las siguientes características:

- 1) serán de madera dura o de otro material de propiedades equivalentes, y de una sola pieza y sin nervaduras con una superficie realmente antirresbaladiza. Los cuatro peldaños inferiores podrán ser de goma de consistencia y rigidez necesarias o de otro material adecuado de características equivalentes;
- 2) medirán por lo menos 480 milímetros (19 pulgadas) de largo, 115 milímetros (4½ pulgadas) de ancho y 25 milímetros (1 pulgada) de grosor sin contar el espesor del antirresbaladizo;
- 3) estarán dispuestos uniformemente con espaciado intermedio no inferior a 300 milímetros (12 pulgadas) ni superior a 380 milímetros (15 pulgadas) y los hechos firmes de tal modo que permanezcan en posición horizontal.

iii) Las escalas de práctico no tendrán nunca más de dos peldaños reemplazados y sujetos por un método distinto del empleado en la construcción de la escala, y cualquier peldaño así fijado deberá ser sustituido lo antes posible por otro fijado de acuerdo con el método de construcción de la escala. Cuando un peldaño reemplazado sea firmado a los cabos laterales de la escala por medio de ranuras hechas en los bordes del peldaño, tales ranuras serán practicadas en los lados de mayor longitud del peldaño.

iv) Los sabos laterales de la escala serán de abacá si es de una mena no inferior a 60 milímetros (2½ pulgadas) y serán continuos, sin ajustes, hasta el peldaño inferior. Se tendrán listos para ser utilizados en caso de sario dos guardamaneobos firmemente sujetos al buque con una mena no inferior a 65 milímetros (2½ pulgadas), y un bo de seguridad.

v) Se colocarán travesaños de madera dura o de otro material de propiedades equivalentes, hechos de una pieza y...

vi) Las escalas de práctico no tendrán nunca más de dos peldaños reemplazados y sujetos por un método distinto del empleado en la construcción de la escala, y cualquier peldaño así fijado deberá ser sustituido lo antes posible por otro fijado de acuerdo con el método de construcción de la escala. Cuando un peldaño reemplazado sea firmado a los cabos laterales de la escala por medio de ranuras hechas en los bordes del peldaño, tales ranuras serán practicadas en los lados de mayor longitud del peldaño.

vii) Los peldaños de la escala de práctico reunirán las siguientes características:

o un mejor desembarco, o transmisión de la letra "S" del Código (...) y a continuación de la letra "R" del Código (...) si a la derecha de la dirección que lleve la embarcación en peligro hay un lugar mejor para desembarcar, o de la letra "L" del Código (...) si a la izquierda de la dirección que lleve la embarcación en peligro.

De noche - Movimiento horizontal de una luz o una bengala blancas seguido de la colocación en el suelo de la luz o bengala blancas y de la traslación de esta luz o bengala blanca en la dirección que se desea señalar, o disparo de una señal de estrellas verdes verticalmente y de una señal de estrellas blancas dirigidas hacia el lugar que ofrece un mejor desembarco, o transmisión de la letra "S" del Código (...) y a continuación de la letra "R" del Código (...) si a la derecha de la dirección que lleve la embarcación en peligro hay un lugar mejor para desembarcar, o de la letra "L" del Código (...) si a la izquierda de la dirección que lleve la embarcación en peligro.

a) Señales que procede utilizar en relación con el empleo de equipo de salvavidas costero:

De día - Movimiento vertical de una bandera blanca o de los brazos o disparo de una señal de estrellas verdes.

De noche - Movimiento vertical de una luz o una bengala blancas o disparo de una señal de estrellas verdes.

De día - Movimiento horizontal de una bandera blanca, o de los brazos extendidos horizontalmente, o disparo de una señal de estrellas rojas.

De noche - Movimiento horizontal de una luz o una bengala blancas o disparo de una señal de estrellas rojas.

Desembarco aquí sumamente peligroso. En la dirección indicada hay un lugar más propicio para el desembarco."

En general: "Afirmativo."
Concretamente:
"Sujetamos la gufa" (lanzada con cohete).
"El montón de rabiza ha sido hecho firme."
"La guindaleza ha sido hecha firme."
"Hombre en la canasta salvavidas."
"Cobren."

En general: "Negativo."
Concretamente
"Larguen amarras."
"Bueno, aguanten" (basta de cobrar).

3) vuelo en la dirección que la embarcación fuese a seguir.

La repetición de estas maniobras tendrá el mismo significado.

- ii) La maniobra indicada a continuación realizada por la aeronave, significa que ya no se necesita la embarcación de superficie destinataria de la maniobra:
- cruce a escasa altitud de la estela de la aeronave en la dirección de superficie, cerca de la popa de ésta, acelerando y decelerando el motor o variando el ángulo de la hélice.

Nota: La Organización notificará por anticipado y seguirá informando de los cambios que puedan producirse en estas reglas.

Regla 17

Escalas de práctico y escalas mecánicas de práctico

Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que hayan de tomar práctico en alta mar con las prescripciones siguientes:

a) Escalas de práctico

- i) La escala estará concebida de modo que los prácticos puedan embarcar y desembarcar con seguridad, y que la escala tendrá limpia y en buen estado y podrá ser utilizada por las autoridades y otras personas cuando el buque arribe a puerto o se haga a la mar.

- ii) La escala se fijará en una posición tal que haya un resguardo de cualquier posible descarga del buque, y cada peldaño asentado firmemente contra el costado, y lo más apartada posible de los finos del buque, de modo que el práctico pueda pasar al buque con seguridad y comodidad sin trepar menos de 1,50 metros (5 pies) más de 9 metros (30 pies). La escala, de un extremo al buque; se tomarán las medidas necesarias para asegurar al buque; se tomarán las medidas necesarias para asegurar que esta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque, y para una escora a bordo de no más de 15 grados. Cuando la distancia desde el nivel del mar hasta el lugar de acceso al buque sea superior a 9 metros (30 pies), el acceso a bordo de la escala del práctico se efectuará con la ayuda de una escala real o de otro medio igualmente seguro.

- iii) Los peldaños de la escala de práctico reunirán las siguientes características:

- 1) serán de madera dura o de otro material de propiedades equivalentes, y de una sola pieza y sin nudos, con una superficie realmente antirresbaladiza; los cuatro peldaños inferiores podrán ser de cualquier material de consistencia y rigidez necesarias o de otro material adecuado de características equivalentes;
- 2) medirán por lo menos 480 milímetros (19 pulgadas) de largo 115 milímetros (4 1/2 pulgadas) de ancho y 25 milímetros (1 pulgada) de grosor sin contar con el material antirresbaladizo;
- 3) estarán dispuestos uniformemente con espacio entre ellos intermedio no inferior a 300 milímetros (12 pulgadas) ni superior a 380 milímetros (15 pulgadas) y hechos firmes de tal modo que permanezcan en posición horizontal.

- iv) Las escalas de práctico no tendrán nunca más de dos peldaños reemplazados y sujetos por un método distinto del empleado en la construcción de la escala, y cuando un peldaño así fijado deberá ser sustituido lo anterior será posible por otro fijado de acuerdo con el método de construcción de la escala. Cuando un peldaño reemplazado sea a firme a los cabos laterales de la escala por medio de ranuras hechas en los bordes del peldaño, tales ranuras serán practicadas en los lados de mayor longitud del peldaño.

- v) Los cabos laterales de la escala serán de abaco de una mena no inferior a 60 milímetros (2 1/2 pulgadas). Los cabos serán continuos, sin ajustes, hasta el peldaño superior. Se tendrán listos para ser utilizados en caso necesario dos guardamanechos firmemente sujetos al costado de una mena no inferior a 65 milímetros (2 1/2 pulgadas) y de un cabo de seguridad.

- vi) Se colocarán travesallos de madera dura o de otro material de propiedades equivalentes, hechos de una pieza y de 10

4) Señales que utilizarán las aeronaves afectas a operaciones de búsqueda y salvamento para orientar a buques hacia una aeronave, un buque o personas en peligro (véase Nota al final del presente apartado):

- 1) Las maniobras enumeradas a continuación, realizadas por una aeronave en el orden que se indica, significan que la aeronave está dirigiendo a una embarcación de superficie hacia una aeronave o una embarcación de superficie en peligro:

- 1) descripción de un círculo, cuando menos, alrededor de la embarcación de superficie;
- 2) cruce de escasa altitud de la derrota estimada de la aeronave en la dirección de superficie, cerca de la proa de ésta, acelerando y decelerando el motor o variando el paso de la hélice;

gitud no inferior a 1,80 metros (5 pies, 10 pulgadas), a intervalos tales que impidan el reviro de la escala. El travesaño más bajo estará situado sobre el quinto peldaño contando a partir del pie de la escala, y el intervalo entre travesaños no será superior a 9 peldaños.

gantes, tablas de mareas y cualquier otra publicación náutica necesaria para el viaje proyectado, todo ello debidamente actualizado.

Regla 21

Código internacional de señales

Todo buque que en virtud del presente Convenio deba contar con una instalación radiotelegráfica o radiotelefónica, llevará el Código internacional de señales, publicaciones que también llevará cualquier otro buque que a juicio de la Administración necesite utilizarla.

CAPITULO VI

TRANSPORTE DE GRANO

PARTE A - DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1

Ámbito de aplicación

Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Capítulo lo, constituido por las Partes A, B y C, regirá el transporte de grano en todos aquellos buques a los que sean de aplicación las presentes Reglas.

Regla 2

Definiciones

- a) El término "grano" hace referencia a trigo, maíz, avena, centeno, cebada, arroz, legumbres secas, semillas y derivados correspondientes de características análogas a las del grano en estado natural.
- b) La expresión "compartimiento lleno" indica cualquier compartimiento en el que el grano a granel, después de cargado y enrasado de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 3, alcance el nivel más alto posible.
- c) La expresión "compartimiento parcialmente lleno" indica cualquier compartimiento en el que el grano a granel no ha sido cargado tal como se indica en el párrafo b) de la presente Regla.
- d) Por "ángulo de inundación" (Of) se entenderá el ángulo de escora a partir del cual quedan sumergidas las aberturas del casco, las superestructuras o las casetas que no pueden quedar cerradas de forma estanca a la interperie. En la aplicación de esta definición no será necesario tener en cuenta las pequeñas aberturas a través de las cuales no pueden producirse una inundación progresiva.

Regla 3

Enrasado del grano

Se tomarán todas las precauciones necesarias y razonables para nivelar las superficies libres del grano y reducir al mínimo los efectos del corrimiento de la carga.

- a) En todo "compartimiento lleno" el grano a granel se enrasará en forma tal que, en la máxima medida posible, queden rellenados todos los espacios situados bajo las cubiertas y tapas de las escotillas.
- b) Terminada la operación de carga, todas las superficies libres de los "compartimientos parcialmente llenos" deberán ser nivelados.
- c) La administración expedidora del documento de autorización podrá, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 del Capítulo presente, dispensar de la obligación de enrasar en aquellos casos en que la disposición geométrica de los espacios que queden abajo de la cubierta a consecuencia de la penetración del grano suelto en un compartimiento, el cual puede estar dotado de conductos de alimentación, aberturas en cubiertas u otros medios similares, haya sido tenido en cuenta de una manera que resulte satisfactoria a dicha Administración al calcular la altura de tales vacíos.

Regla 4

Prescripciones relativas a la estabilidad al estado intacto

- a) Los cálculos prescritos por la presente Regla se basarán en la información sobre estabilidad provista de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 19 del Capítulo II-1 del presente Convenio o con las prescripciones acordadas por la Administración que haya expedido el documento de autorización.

vii) Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro y cómodo, a fines de acceso al buque o de salida desde éste, entre la parte alta de la escala de práctico o escala real, u otro medio provisto, y el buque. Cuando tal paso se efectúe a través de una porta abierta en la barandilla o amurada, se colocarán asideros convenientemente situados. Si el acceso se cumple por medio de una escala de amurada, dicha escala se afirmará de modo seguro en el pasamanos de la amurada o en la meseta, colocándose dos candeleros en el lugar de acceso o de salida, a distancias intermedias de no menos de 0,70 metros (2 pies 3 pulgadas) ni más de 0,80 metros (2 pies 7 pulgadas). Cada candelero se fijará rigidamente a la estructura del buque por su base o por un punto próximo a ésta, y también por un punto superior, y tendrá un diámetro de no menos de 40 milímetros (1 1/2 pulgada), elevándose por encima del galón de la amurada no menos de 1,20 metros (3 pies, 11 pulgadas).

viii) Por la noche se tendrá listo alumbrado para iluminar adecuadamente la escala por el exterior y la parte de la cubierta por donde se efectúe el acceso del práctico al buque. Se tendrá a mano, listo para empleo, un aro salvavidas provisto de luz de encendido automático. También habrá a mano una guía, lista para ser utilizada si fuera preciso.

ix) Se dispondrán los medios necesarios para que la escala de práctico pueda ser utilizada en ambos costados del buque.

x) La colocación de la escala y el embarco y desembarco del práctico serán vigilados por un oficial del buque.

xi) Cuando haya elementos estructurales del buque, tales como cintones, que impidan el cumplimiento de una cualquiera de estas prescripciones, se arbitrarán los medios necesarios para conseguir a satisfacción de la Administración el embarco y desembarco del personal con la conveniente seguridad.

b) Escalas mecánicas de práctico

i) Si existe una escala mecánica de práctico, tanto dicha escala como su equipo auxiliar serán de un tipo aprobado por la Administración. Estará proyectada y construida de tal modo que asegure que el práctico puede embarcar y desembarcar, y pasar de la escala a la cubierta y viceversa, todo ello de manera segura.

ii) Próxima a la escala mecánica se tendrá lista para empleo inmediata una escala de práctico que cumpla con las disposiciones del párrafo a) de la presente Regla.

Regla 16

Estaciones radiotelefónicas de ondas métricas

Cuando un Gobierno Contratante prescriba para los buques que navegan en una zona sometida a su soberanía que vayan provistos de una estación radiotelefónica de ondas métricas, destinada a ser utilizada en combinación con el sistema que ha sido establecido para fomentar la seguridad de la navegación, dicha estación cumplirá con las disposiciones de la Regla 17 del Capítulo IV y será utilizada de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 8 del Capítulo IV.

Regla 19

Empleo del piloto automático

a) En zonas de gran densidad de tráfico o cuando la visibilidad sea limitada y en toda otra situación de navegación peligrosa en que se utilice el piloto automático, deberá ser posible restablecer en todo momento el control manual sobre el gobierno del buque.

b) En las circunstancias que se acaban de enumerar deberá ser posible para el oficial de guardia disponer en el acto de los servicios de un timonel calificado, que en todo momento estará preparado para hacerse cargo del gobierno del buque.

c) El cambio del gobierno automático al gobierno manual y viceversa será efectuado por un oficial o bajo vigilancia de éste.

Regla 20

Publicaciones náuticas

A bordo de todo buque deberá haber los adecuados derreteros, instrucciones para la navegación, libros de faros, avisos a nave-

en virtud de lo dispuesto en la Regla 10 del presente título.

o buque que transporte granos a granel cumplirá, durante el viaje, por lo menos las condiciones de estabilidad al estar intacto que se indican a continuación, determinadas para haber tenido en cuenta los momentos de escora debidos al corrimiento del grano, tal como se indica en la parte b).

el ángulo de escora debido a un corrimiento de grano no excederá de 12 grados; no obstante, al dar la autorización de acuerdo con la Regla 10 del presente Capítulo, la Administración podrá exigir un ángulo de escora menor si considera que la experiencia muestra que una medida es necesaria*;

en el diagrama de estabilidad estática, el área neta o residual comprendida entre curvas de brazo escorante y brazo estabilizante hasta el ángulo de escora de diferencia máxima entre las ordenadas de ambas curvas, o un ángulo de 30° o el "ángulo de inundación" (θ_f), el que de éstos sea menor, no será inferior en ninguna condición de carga a 0,075 metro-radian; y

la altura metacéntrica inicial, después de corregida en cuanto a los efectos de superficie libre de los líquidos contenidos en los tanques, no será inferior a 0,30 metros.

antes de cargar el grano a granel, el Capitán deberá demostrar, si así lo exige el Gobierno Contratante del país en que se halle el puerto de carga, que el buque puede cumplir en todas las etapas del viaje, las condiciones de estabilidad indicadas en el párrafo b) de la presente Regla, utilizando la información aprobada y expedida de conformidad con lo dispuesto en las Reglas 10 y 11 del presente Capítulo.

después de cargar, el Capitán se asegurará de que el buque está adecuado antes de hacerse a la mar.

ejemplo: el ángulo de escora admisible podría limitarse al ángulo de escora en que el agua llegaría al bordo de la cubierta superior en condiciones de la mar llana.

Regla 5

Divisiones longitudinales y cubetas

tanto en los "compartimientos llenos" como en los "compartimientos parcialmente llenos" podrán instalarse divisiones longitudinales, bien para reducir el efecto desfavorable de la escora que produce el corrimiento del grano, bien para limitar la altura de la carga utilizada para asentar la superficie del grano. Tales divisiones serán estancas al grano y se construirán de acuerdo con las disposiciones de la Sección I de la Parte C del presente Capítulo.

En un "compartimiento lleno", toda división que se instale con el fin de reducir los efectos desfavorables de un corrimiento del grano deberá:

- en un compartimiento de entrepuente, extenderse de cubierta a cubierta; y
- en una bodega, extenderse hacia abajo a partir de la cubierta inferior de la cubierta o de las tapas de escotilla, tal como se describe en la Sección II de la Parte B del presente Capítulo.

En el caso de linasa y otras semillas de propiedades análogas, toda división longitudinal situada bajo una escotilla, podrá ser reemplazada por una cubeta formada del modo descrito en la Sección I de la Parte C del Capítulo presente.

En un "compartimiento parcialmente lleno" toda división que se instale rebasará el nivel del grano en una distancia igual a un octavo de la manga máxima del compartimiento y penetrará otro tanto por debajo de la superficie del grano. Cuando su objeto sea limitar la altura de la carga empleada para cubrir la superficie del grano, la altura de una división central no rebasará en menos de 0,60 metros el nivel del grano.

Además, los efectos desfavorables de la escora debida a corrimiento del grano podrán reducirse estibando en forma apretada los costados y partes extremas a la proa y popa del compartimiento con grano ensacado u otra carga cuyo corrimiento queda convenientemente impedido.

Regla 6

Sujeción

- Salvo que, de acuerdo con lo dispuesto en estas reglas, se tengan en cuenta los efectos desfavorables de escora debida a corrimiento del grano, la superficie del grano a granel en cualquier "compartimiento parcialmente lleno" se nivelará y cubrirá con grano ensacado, apretadamente estibado, que alcance una altura no inferior a un dieciseisavo de la anchura máxima, desde la superficie libre del grano, o a 1,20 metros si esta dimensión fuese mayor. En lugar del grano ensacado podrá emplearse otra carga adecuada que ejerza al menos la misma presión.
- El grano ensacado o la otra carga adecuada de que se trate se afianzarán del modo descrito en la Sección II de la Parte C del presente Capítulo. También podrá asegurarse la superficie del grano a granel trincándola mediante los sistemas descritos en dicha Sección.

Regla 7

Alimentadores y troncos

Si el buque lleva instaladores o troncos, se tendrán en cuenta los efectos de éstos al calcular los momentos escorantes como indica la Sección III de la Parte B del presente Capítulo. La resistencia de los mamparos divisorios que limitan dichos alimentadores se ajustarán a lo dispuesto en la Sección I de la parte C del presente Capítulo.

Regla 8

Carga en Común

Las bodegas inferiores y los espacios de entrepuente situados por encima de ellas podrán cargarse como si se tratara de un solo compartimiento, siempre que al calcular los momentos escorantes transversales se tenga en cuenta el paso del grano a los espacios inferiores.

Regla 9

Aplicación de las Partes B y C

Una Administración, o un Gobierno Contratante en nombre de la Administración, podrán autorizar que no se observen los supuestos de las Partes B y C del presente Capítulo en casos en que esto se considere justificado, teniendo en cuenta las disposiciones relativas a la carga o la distribución de los elementos estructurales, y a condición de que se satisfagan las condiciones de estabilidad sentadas en la Regla 4 b) del presente Capítulo. Cuando se conceda la autorización prevista en la presente Regla los pormenores correspondientes figurarán en el documento de autorización o entre los datos de carga del grano.

Regla 10

Autorización

- A todo buque cargado de conformidad con las reglas del presente Capítulo le será expedido un documento de autorización, ya sea por la Administración o por una organización que aquélla reconozca, ya sea por un Gobierno Contratante en nombre de la Administración. Este documento deberá ser aceptado como prueba de que el buque puede satisfacer las prescripciones de las presentes Reglas.
- El documento irá unido al cuadernillo de estabilidad con carga de grano, provisto para que el Capitán pueda cumplir con las disposiciones de la Regla 4 c) del presente Capítulo y hará referencia a dicho cuadernillo. Este satisfará lo prescrito en la Regla 11 del presente Capítulo.
- El citado documento, los datos de estabilidad relativos a la carga de grano y los planos correspondientes podrán redactarse en el idioma o idiomas oficiales del país que los expida. Si el idioma utilizado no es el inglés o el francés en el texto figurará una traducción a uno de estos idiomas.
- Con objeto de que, si así se le solicita, el Capitán los exhiba a fines de inspección por parte del Gobierno Contratante del país en que se halle el puerto de carga, habrá a bordo una copia del documento, los datos de estabilidad con carga de grano y los planos correspondientes.

no se procedera a cargar grano en ningún buque que no posea dicho documento de autorización hasta que el Capitán demuestre de modo satisfactorio a juicio de la Administración o del Gobierno Contratante en cuyo territorio se halle el puerto de carga y que actúe en nombre de aquélla, que en condiciones de carga propuestas el buque cumple con las prescripciones de las presentes Reglas.

Regla 11

Información sobre carga de grano

Esta información deberá bastar para permitir al Capitán determinar en cualquier condición normal de carga los momentos de escora debidos a corrimiento del grano, calculados de acuerdo con la Parte B del presente Capítulo. Figurará en ella lo siguiente:

Información aprobada por la Administración o por un Gobierno Contratante en nombre de la Administración:

- i) curvas o tablas de momento escorantes en cada compartimiento lleno o parcialmente lleno o combinación de ellos, incluyendo los efectos de dispositivo temporales;
- ii) tablas de los momentos escorantes máximos permisibles u otra información que baste al Capitán para demostrar que se cumple con lo prescrito en la Regla 4 c) del presente Capítulo;
- iii) detalles de los escantillones de cualquiera dispositivos temporales utilizados y, cuando sea preciso, de las medidas que se hayan juzgado necesarias para cumplir con las prescripciones de la Sección I E) de la Parte C del presente Capítulo;
- iv) condiciones típicas de carga al salir de puerto y al recibir viaje y, cuando sea preciso, condiciones intermedias de servicio más desfavorables;
- v) un ejemplo calculado que sirva de modelo al Capitán;
- vi) instrucciones de carga, en forma de notas, que resumen las prescripciones del presente Capítulo.

b) Información destinada a ser aceptada por la Administración o un Gobierno Contratante en nombre de la Administración:

- i) características del buque;
- ii) desplazamiento en lastre y distancia vertical desde la intersección de la línea de base de trazado y la sección media, al centro de gravedad (KG);
- iii) tabla de correcciones respecto de superficies libres;
- iv) capacidades y centros de gravedad.

Regla 12

Equivalencias

Quando se aplique una equivalencia aceptada por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del Capítulo I del presente Convenio, los pormenores correspondientes figurarán en el documento de autorización o entre los datos relativos a la carga de grano.

Regla 13

Exenciones para determinados viajes

La Administración, o un Gobierno Contratante en nombre de la Administración, si consideran que la ausencia de riesgos y las condiciones del viaje son tales que hacen irrazonable o innecesaria la aplicación de cualquiera de las prescripciones que figuran en la Regla 3 a 12 del presente Capítulo, podrán eximir de su cumplimiento a determinados buques o clases de buques.

PARTE B - CALCULO DE LOS MOMENTOS ESCORANTES SUPUESTOS

SECCION I -- DESCRIPCION DE LOS VACIOS SUPUESTOS Y METODO DE CALCULO DE LA ESTABILIDAD AL ESTADO INTACTO

SECCION II - MOMENTO VOLUMETRICO ESCORANTE SUPUESTO EN UN COMPARTIMIENTO LLENO

SECCION III- MOMENTO VOLUMETRICO ESCORANTE SUPUESTO EN ALIMENTADORES Y TRONCOS

SECCION IV - MOMENTO VOLUMETRICO ESCORANTE SUPUESTO EN COMPARTIMIENTOS PARCIALMENTE LLENOS

SECCION I -- DESCRIPCION DE LOS VACIOS SUPUESTOS Y METODO DE CALCULO DE LA ESTABILIDAD AL ESTADO INTACTO

A) GENERALIDADES

a) A los fines de cálculo del momento escorante debido a corrimiento de la superficie de carga en buques que transportan grano a granel, se admitirán las siguientes hipótesis:

- i) En los "compartimientos llenos" que han sido enrasados de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 3 del presente Capítulo, bajo todas las superficies limitadoras que tengan una inclinación, con respecto a la horizontal, de menos de 30 grados, existen vacíos paralelos a la superficie limitadora, con una altura media calculada de acuerdo con la fórmula:

$$Vd = Vd_1 + 0,75(d - 600)\text{mm.}$$

donde:

- Vd = Altura media del vacío, en mm;
 Vd₁ = Altura normal del vacío tomada de la Tabla I (da a continuación);
 d = altura real de la eslora de refuerzo, en mm.

En ningún caso se tomará Vd como inferior a 100 mm.

TABLA I

Distancia desde el extremo o el costado de la escotilla al límite del compartimiento	metros	Altura normal del vacío Vd ₁ mm.
0,5	570	
1,0	530	
1,5	500	
2,0	480	
2,5	450	
3,0	440	
3,5	430	
4,0	430	
4,5	430	
5,0	430	
5,5	450	
6,0	470	
6,5	490	
7,0	520	
7,5	550	
8,0	590	

Notas relativas a la Tabla I:

Para distancias superiores a 8 metros la altura normal del vacío se extrapolará linealmente con un incremento de 80 mm. por cada metro de incremento en distancia. Cuando haya diferencia de altura entre las esloras de refuerzo de la escotilla o sus prolongaciones y los baos de la escotilla, se utilizará la altura mayor, salvo que:

- 1) cuando las esloras de refuerzo de escotilla o sus prolongaciones estén más bajas que los baos de escotilla, los vacíos a ambas bandas de la escotilla pueden calcularse utilizando la menor de las alturas;
- 2) cuando los baos estén más bajos que las esloras o sus prolongaciones, los vacíos a proa y a popa de la escotilla que estén situados en el interior de la prolongación de las esloras pueden calcularse utilizando la menor de las alturas;
- 3) cuando exista una cubierta sobrealzada, pero no en el lugar en que está situada la escotilla, la altura media del vacío, medida desde la cara inferior de la cubierta sobrealzada, se calculará utilizando la altura normal del vacío combinada con la altura del bao del extremo de la escotilla más la altura de la cubierta sobrealzada.

- ii) En "compartimientos llenos" que no han sido enrasados de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 3 del presente Capítulo y cuyas superficies limitadoras tienen una inclinación con respecto a la horizontal, de menos de 30 grados, la superficie de la carga tiene una inclinación de 30 grados con respecto a la horizontal, ya efectuada la operación de carga.

11) Escotillas llenas, además de cualquier rebaje practicado en la tapa de las mismas existe un vacío de una altura de 150 mm., medida desde la parte más baja de la tapa o desde la parte alta de la brazola a la superficie del grano, tomándose de estas dos distancias la menor.

El efecto descriptivo del compartimiento de la superficie del grano que debe suponerse en los "compartimientos parcialmente llenos" figura en la Sección IV de la presente Parte.

A fin de demostrar que se cumplen las condiciones de estabilidad establecidas en la Regla 4 b) del presente Capítulo (véase Figura 1), los cálculos de estabilidad del buque se basarán normalmente en el supuesto de que el centro de gravedad de la carga en un "compartimiento lleno" coincide con el centro volumétrico del espacio total de la carga. En los casos en que la Administración considere que a tener en cuenta los efectos de vacíos supuestos cubiertos en la posición vertical del centro de gravedad de la carga en "compartimientos llenos", será preciso calcular el efecto desfavorable del corrimiento vertical de la superficie del grano, incrementando el momento escorante supuesto debido al corrimiento transversal del grano, del siguiente modo:

momento escorante total = 1,06 X momento escorante transversal supuesto.

En los casos en que el peso de la carga de un "compartimiento lleno" sea igual al volumen del espacio total de carga dividido por el factor de estiba.

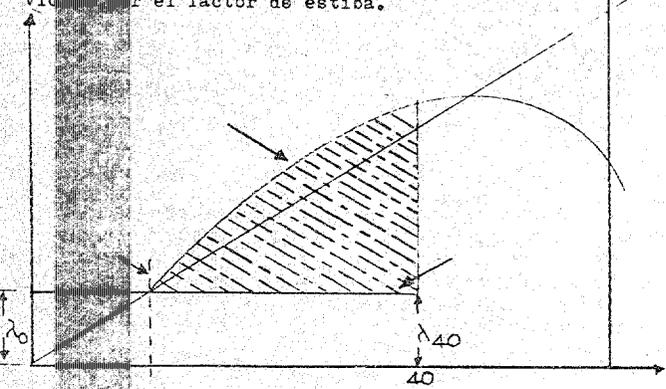


Figura 1

Notas relativas a la Figura 1:

- 1) Momento escorante volumétrico supuesto debido al corrimiento transversal
Factor de estiba x Desplazamiento
0,80 x
Desplazamiento = Volumen de unidad de peso de la carga de grano
Desplazamiento = Peso del buque, combustible, agua potable, pertrechos, etc., y carga.

2) La altura de brazos adrizantes se deducirá de curvas transversales de estabilidad tomadas en número suficiente para aquélla con precisión y entre las cuales figurarán las correspondientes a 12° y a 40°.

En los "compartimientos parcialmente llenos" el efecto desfavorable del corrimiento vertical de la superficie del grano se tendrá en cuenta así:

momento escorante total 1,12 x momento escorante transversal supuesto.

Puede utilizarse cualquier otro método de igual efectividad para calcular las compensaciones requeridas en los precedentes párrafos b) y d).

SECCIÓN II - MOMENTO VOLUMÉTRICO ESCORANTE SUPUESTO EN UN COMPARTIMIENTO LLENO

GENERALIDADES

El momento escorante de la superficie del grano es función de la sección transversal de la parte de compartimiento considerado, y el momento escorante resultante debe ser multiplicado por la longitud para obtener el momento total de dicha parte.

El momento escorante transversal supuesto, debido al corrimiento del grano, es consecuencia de los cambios finales de forma y posición de los vacíos, una vez que el grano se ha desplazado del lado alto al lado bajo.

- c) Se supone que la superficie de grano que resulte del corrimiento formará un ángulo de 15° con la horizontal.
- d) Al calcular el área vacía máxima que puede formarse contra un elemento estructural longitudinal no se tendrán en cuenta los efectos de ninguna de las superficies horizontales, como, por ejemplo, bordes o carcas de refuerzo.
- e) Las áreas totales de los vacíos iniciales y finales serán iguales.
- f) Una división longitudinal discontinua se considerará efectiva en toda su longitud.

B) HIPOTESIS

En los párrafos que siguen se supone que el momento escorante total de un compartimiento se obtiene sumando los resultados logrados al considerar por separado las siguientes partes:

- a) A proa y a popa de las escotillas
 - i) Si un compartimiento tiene dos o más escotillas principales por las cuales pueda ser cargado, para determinar la altura del vacío situado bajo cubierta, correspondiente a la parte o a las partes que queden comprendidas entre dichas escotillas, se utilizará la distancia que haya a proa y a popa hasta el punto medio de la distancia que haya entre escotillas.
 - ii) Después del supuesto corrimiento del grano la disposición final del vacío será la que muestra la Figura 2:

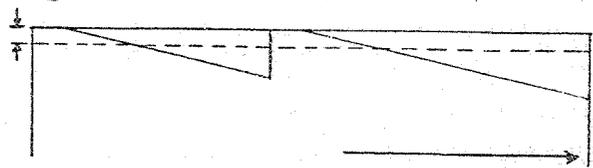


Figura 2

Notas relativas a la Figura 2:

- 1) Si el área vacía máxima que se puede formar contra la eslora en B es menor que el área inicial del vacío bajo AB, es decir $AB \times V_d$, se supondrá que el exceso de área se transfiere al vacío final que quede en el lado alto.
- 2) Si el mamparo longitudinal situado en C está instalado de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 5 b) ii) del presente Capítulo, se extenderá al menos 0,6 m. por debajo de D o E, tomándose de ambas distancias la que dé mayor profundidad.

b) En la zona de la escotilla y al nivel de ésta

Después del supuesto corrimiento del grano las disposiciones finales de los vacíos serán las que muestran las Figuras 3 y 4.

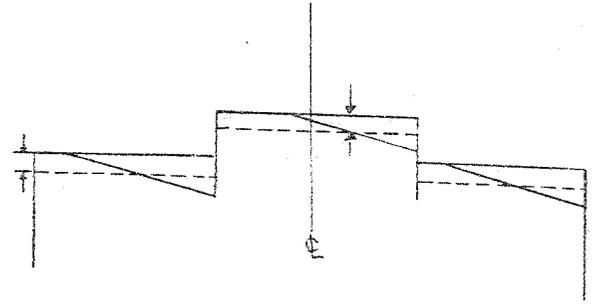


Figura 3

Notas relativas a la Figura 3:

- 1) AB Toda área que exceda de la que pueda formarse contra la eslora en B se transferirá al área final vacía que haya en la escotilla.
- 2) CD Toda área que exceda de la que pueda formarse contra la eslora en F se transferirá al área final vacía que haya en el lado alto.

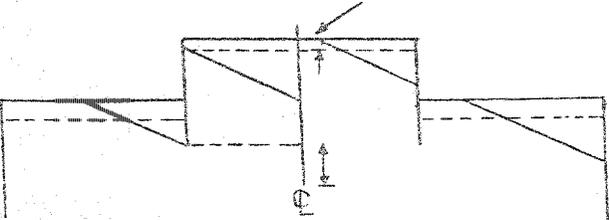


Figura 4

Notas relativas a la Figura 4:

- 1) Si la división central longitudinal está instalada de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 5 b) ii) del presente Capítulo, se extenderá al menos 0,60 metros por debajo de H o J, tomándose de ambas distancias la que de mayor profundidad.
- 2) El exceso de área vacía de AB se transferirá a la mitad del lado bajo de la escotilla en la que se habrán formado dos áreas finales vacías separadas, una contra la división central y la otra contra la brazola y la eslora del lado alto.
- 3) Si se forma una cubeta de grano ensacado un fardo de grano dentro de una escotilla, se supondrá, para calcular el momento transversal escorante, que tal dispositivo es al menos equivalente a una división central longitudinal.

COMPARTIMENTOS CARGADOS EN COMUN

En los párrafos que siguen se describe el comportamiento de los vacíos supuestos cuando los compartimentos se cargan en común:

Sin divisiones centrales eficaces

- i) Bajo la cubierta superior-igual comportamiento con el dispositivo para una sola cubierta, descrito en la Sección II B) de la presente Parte.
- ii) Bajo la segunda cubierta- se supondrá que la zona de vacío que puede desplazarse desde el lado bajo, es decir, la zona de vacío inicial menos el área situada contra la eslora lateral de la escotilla, se desplaza del modo siguiente:
 - una mitad hacia la escotilla de la cubierta superior y los dos cuartos restantes hacia el lado más alto, uno bajo la cubierta superior y otro bajo la segunda cubierta.
- iii) Bajo las cubiertas tercera e inferiores- se supondrá que las zonas de vacío que pueden desplazarse desde el lado bajo de cada una de estas cubiertas lo hacen en cantidades iguales hacia todos los vacíos situados bajo las cubiertas, en el lado alto, y hacia el vacío en la escotilla de la cubierta superior.

Con divisiones centrales eficaces que se entiendan hasta la escotilla de la cubierta superior

- i) En todos los niveles de cubierta, a ambos lados de la división, se supondrá que las zonas de vacío que pueden desplazarse desde el lado bajo lo hacen hacia el vacío situado bajo la mitad del lado inferior de la escotilla de la cubierta superior.
- ii) Al nivel de la cubierta situada inmediatamente debajo de la base de la división, se supondrá que la zona de vacío que puede desplazarse desde el lado bajo lo hace del modo siguiente:
 - una mitad hacia el vacío situado bajo la mitad del lado inferior de la escotilla de la cubierta superior, y el resto, en cantidades iguales, hacia los vacíos situados bajo las cubiertas en el lado alto.
- iii) A los niveles de las cubiertas inferiores a las descritas en los apartados i) y ii) del presente párrafo se supondrá que la zona de vacío que puede desplazarse desde el lado bajo de cada una de las cubiertas lo hace en cantidades iguales hacia los vacíos situados en cada una de las dos mitades de la escotilla de la cubierta superior y hacia los vacíos situados bajo la cubiertas en el lado alto.

Con divisiones centrales eficaces que no se extiendan hasta la escotilla de la cubierta superior:

Dado que no cabe suponer que se produzca un desplazamiento horizontal de los vacíos al mismo nivel de cubierta que la división,

se supondrá que la zona de vacío se puede desplazar desde el lado bajo a este nivel lo hace por encima de la división hacia los vacíos situados sobre los lados altos, en armonía con los principios enunciados a los párrafos a) y b) precedentes.

SECCION III - MOMENTO VOLUMETRICO ESCORANTE SUPUESTO EN ALIMENTADORES Y TRONCOS

A) ALIMENTADORES LATERALES CONVENIENTEMENTE SITUADOS (Véase Figura 5)

Puede suponerse que a causa del movimiento del buque los vacíos situados bajo cubierta se llenarán considerablemente por el grano que pase desde un par de alimentadores longitudinales siempre que:

- a) Los alimentadores se extiendan a lo largo de toda la eslora de cubierta y que las aberturas practicadas en ellos estén adecuadamente espaciadas;
- b) El volumen de cada alimentador sea igual al volumen del espacio vacío situado bajo la cubierta, por fuera de la eslora lateral de la escotilla y de su prolongación.

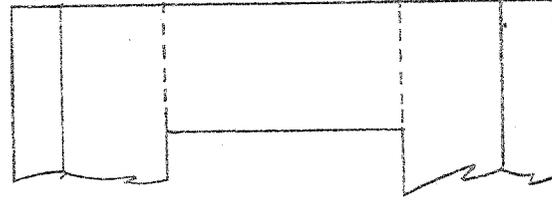


Figura 5

B) TRONCOS SITUADOS SOBRE LAS ESCOTILLAS PRINCIPALES

Después del supuesto corrimiento del grano la disposición final de los vacíos será la que muestra la Figura 6.

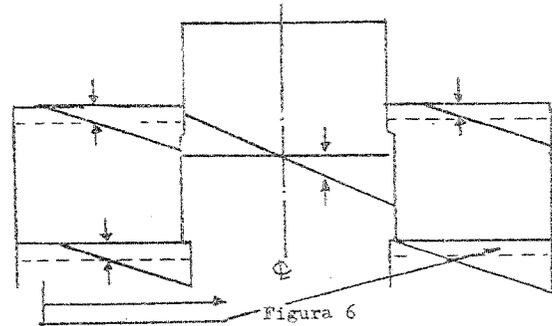


Figura 6

Nota relativa a la Figura 6:

Si los espacios laterales que hay en la zona del tronco no pueden ser adecuadamente enrasados de conformidad con lo dispuesto en la Regla 3 del presente Capítulo, se supondrá que se produce un desplazamiento de la superficie de 25 grados.

SECCION IV - MOMENTO VOLUMETRICO ESCORANTE SUPUESTO EN COMPARTIMENTOS PARCIALMENTE LLENOS

A) GENERALIDADES

Cuando la superficie libre del grano a granel no haya sido sujeta de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 6 del presente Capítulo se supondrá que, después del corrimiento, forma un ángulo de 25 grados con la horizontal.

B) DIVISIONES LONGITUDINALES DISCONTINUAS

En un compartimento en que las divisiones longitudinales no sean continuas entre los límites transversales, la longitud sobre la que cualquiera de tales divisiones es eficaz como medio destinado a evitar corrimientos de la superficie del grano en toda la anchura, será considerada como igual a la longitud real de la parte de la división de que se trate, menos dos ség

de la mayor de las dos distancias transversales siguientes: la que medie entre dicha división y la que sea adyacente a la misma, y la que medie entre dicha división y el costado del buque.

Esta corrección no registrará para compartimientos inferiores en ningún caso de carga en común en que el compartimiento superior sea un "compartimiento lleno" o un "compartimiento parcialmente lleno".

SECCION V - OTRAS FORMAS DE CARGAS PARA BUQUES EXISTENTES

GENERALIDADES

Se considerará que todo buque cargado de conformidad con lo dispuesto en las Subsecciones B) o C) expuestas a continuación de unas características de estabilidad al estado intacto valientes, cuando menos, a las prescritas en la Regla 4 b) del presente Capítulo. Los documentos de autorización necesarios para permitir que se efectúen tales cargas deberán ser aceptados de conformidad con lo dispuesto en la Regla 10 e) del presente Capítulo.

A los efectos de la presente Parte, por "buque existente" se entenderá todo buque cuya quilla haya sido colocada en fecha anterior a la entrada en vigor del presente Capítulo.

ESTIBA EN BUQUES ESPECIALMENTE APROPIADOS

No obstante lo dispuesto en la Parte B del presente Capítulo podrán transportar grano a granel sin tener en cuenta las prescripciones allí consignadas los buques provistos de dos o más divisiones longitudinales verticales o inclinadas, y estancas al grano, adecuadamente dispuesta para limitar los efectos de cualquier corrimiento del grano en sentido transversal, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

i) se llenará el mayor número posible de bodegas y compartimientos, enrasándolos de modo que no presenten vacíos;

ii) sea cual fuere la disposición de estiba adoptada, el buque no experimentará una escora de más de 5 grados en ninguna fase del viaje, contando con que:

1) en bodegas y compartimientos que hayan sido enrasados de modo que no presenten vacíos, la superficie del grano experimenta un asentamiento que suponga una reducción del 2 por ciento en volumen con respecto al nivel de la superficie inicial, y un corrimiento que origine un ángulo de 12 grados con respecto a dicha superficie, bajo todos los componentes límite de estos compartimientos y bodegas que tengan una inclinación de menos de 30 grados con respecto a la horizontal;

2) en los "compartimientos o bodegas parcialmente llenos" las superficies libres del grano experimenten el asentamiento y el corrimiento indicado en el apartado ii) 1) del presente párrafo, o un ángulo de escora tanto mayor cuanto considere necesario la Administración o un Gobierno Contratante en nombre de la Administración, y las superficies del grano, si han sido sobre estibadas de conformidad con lo dispuesto en la Regla 5 del presente Capítulo, adquieran un ángulo de 8 grados con respecto a la superficie niveladas inicialmente. A los efectos del apartado ii) del presente párrafo, los tabloneros amovibles* que se instalen se consideran como limitadores del corrimiento transversal de la superficie del grano;

iii) se facilitará al Capitán un plan para carga del grano que abarque las disposiciones correspondientes a la estiba y un cuadernillo de estabilidad, aprobados ambos por la Administración o por un Gobierno Contratante en nombre de la Administración, con indicación de las condiciones de estabilidad en que se basen los cálculos citados en el apartado ii) del presente párrafo.

b) La Administración o un Gobierno Contratante en nombre de la Administración dictará las precauciones que se hayan de tomar para impedir el corrimiento en todas las demás condiciones de carga de buques proyectados de conformidad con lo dispuesto en la Subsección B) a) de la presente Sección, que se ajusten a las prescripciones allí dadas en los apartados ii) y iii) del presente párrafo.

c) BUQUES SIN DOCUMENTOS DE AUTORIZACION

Al buque que no lleve a bordo documentos de autorización expedidos de conformidad con lo dispuesto en las Reglas 7 y 10 del presente Capítulo se le podrá permitir que cargue grano a granel

si cumple con lo prescrito en la Sección I de la presente Sección, o bien si:

a) todos los "compartimientos llenos" están dotados de superficies centrales que se extiendan a lo largo de su eslora, arriba y abajo, a partir de la cara anterior inferior de las tapas de escotilla, a una distancia por lo menos de una línea de cubierta igual por lo menos a un octavo de la máxima del compartimiento o a 2,40 metros, si esta distancia es mayor, aunque en lugar de la división podrá aceptarse cubetas construidas de acuerdo con lo dispuesto en la Sección II de la Parte C, en el interior de una escotilla;

b) todas las escotillas que den a "compartimientos cerrados" y las tapas trabadas en posición;

c) en los "compartimientos parcialmente llenos" todas las superficies libres de granos se nivelan y se aseguran con lo dispuesto en la Sección II de la Parte C.

d) durante todo el viaje la altura metacéntrica, determinada en cuanto a los efectos de las superficies de los líquidos que haya en los tanques, es de 0,30 m dada por la fórmula siguiente, si este segundo valor es:

* Que en España constituye las llamadas "arcadas" y en las Repúblicas latinoamericanas los llamados "arcos".

$$GM_{\text{re}} = \frac{L \cdot B \cdot V_d (0,25 B - 0,645) \cdot V_d \cdot B}{SF \cdot x \cdot x \cdot 0,0875}$$

donde:

L = longitud total conjunta de todos los compartimientos llenos;

B = manga del buque fuera de miembros;

SF = factor de estiba;

V_d = altura media del vacío calculada según se indica en el párrafo a) i) de la Sección I A) de la presente Parte;

x = desplazamiento.

PARTE C - DISPOSITIVOS INMOVILIZADORES DE LA CARGA Y SUJECION DE ESTA

SECCION I - RESISTENCIA DE LOS DISPOSITIVOS INMOVILIZADORES DE LA CARGA DE GRANO

- A) Generalidades (con inclusión de trabajos)
- B) Divisiones con carga en ambos lados
- C) Divisiones con carga en un solo lado
- D) Cubetas
- E) Enfardado de la carga a granel
- F) Sujeción de las tapas de escotilla de los compartimientos llenos

SECCION II - SUJECION DE LA CARGA DE GRANO EN LOS COMPARTIMENTOS PARCIALMENTE LLENOS

- A) Trincas de diversas modalidades
- B) Dispositivo de sobrestiba
- C) Grano ensacado

SECCION I - RESISTENCIA DE LOS DISPOSITIVOS INMOVILIZADORES DE LA CARGA DE GRANO

A) GENERALIDADES

a) Madera

Toda la madera utilizada en los dispositivos destinados a movilizar el grano será de buena calidad y de un tipo de los que se haya demostrado que son satisfactorios. Las dimensiones reales de la pieza de madera coincidirán con las indicadas a continuación en la presente Parte. Podrá utilizarse madera contrachapada de un tipo utilizado para exterior con cola impermeable e instalada de modo que la fibra de su cara exterior sea perpendicular a los ejes o ligaduras de soporte, siempre que su resistencia sea la de los tabloneros de madera normal de un escantillado

b) Cargas de Trabajo

Al calcular las dimensiones de las divisiones con un solo lado utilizando las tablas que figuran en los párrafos

siguientes cargas de trabajo:

Divisiones de Acero 2000 Kg. por cm².

Divisiones de Madera 160 Kg. por cm².

c) Otros Materiales

Se podrá aprobar el empleo de otros materiales, distintos de la madera y el acero, para la construcción de las divisiones inmovilizadas, si se han tenido en cuenta sus propiedades mecánicas

d) Pies derechos

i) A menos que se provean los medios necesarios para impedir que los pies derechos se salgan de sus tinteros, la profundidad del alojamiento correspondiente a cada extremo de cada pie derecho será como mínimo de 75 mm. Si un pie derecho no está sujeto por su extremo superior, la eslora o el estay más altos irán colocados lo más cerca posible de dicho extremo.

ii) Cuando para el acoplamiento de tabloncillos amovibles haya que retirar una parte de la sección transversal de un pie derecho, los dispositivos provistos al efecto serán tales que el nivel de esfuerzos resultante no sea excesivo.

iii) El momento flector máximo a que está sometido un pie derecho que soporte una división con carga en un solo lado se calculará normalmente suponiendo que sus extremos están apoyados libremente. sin embargo podrá aceptarse una reducción del momento flector máximo que se derive del grado de fijación de dichos extremos, siempre que la Administración compruebe que el grado de rigidez supuesto es igual al real.

e) Elementos resistentes compuestos

Cuando las divisiones no lleguen a tener toda la altura de laodega, tanto ellas como sus pies derechos irán soportados o arriostrados con estayes, de modo que su eficacia sea la misma que tuviesen toda esa altura

f) DIVISIONES CON CARGA EN AMBOS LADOS

a) Tabloncillos móviles

i) Estos tabloncillos tendrán un espesor mínimo de 50mm., irán montados de modo que resulten estancos al grano y, si es preciso, llevarán el soporte de pies derechos.

ii) La máxima luz entre puntos de apoyo de los tabloncillos será en relación con su espesor, la siguiente:

Espesor	Máxima luz entre puntos de apoyo
50 mm.	2,50 metros
60 mm.	3,00 metros
70 mm.	3,50 metros
80 mm.	4,00 metros

Para espesores mayores que los indicados, la máxima luz entre puntos de apoyo variará en proporción directa con el incremento del espesor.

iii) Los extremos de todos estos tabloncillos quedarán firmemente alojados, con un soporte mínimo de 75 mm.

b) Otros materiales

Las divisiones construidas no con madera, si no con otros materiales, tendrán una resistencia equivalente a la indicada para los tabloncillos móviles en el párrafo a) de la presente Subsección.

c) Pies derechos

i) Los pies derechos de acero utilizados para soportar divisiones con carga en ambos lados tendrán el módulo resistente de sección que dé la fórmula

$$W = a \times W_1$$

donde:

W = módulo resistente en cm³;
a = separación horizontal entre pies derechos, en metros.

El módulo resistente de sección por metro de separación entre pies derechos W₁ no será inferior al valor dado por la fórmula.

$$W_1 = 14,8 (h_1 - 1,2) \text{ cm}^3 \text{ por metro;}$$

donde:

h₁ es la distancia vertical no soportada, en metros, que habrá que considerar como la mayor de las distancias que

correspondiente. Cuando la distancia sea de 40 metros, el módulo correspondiente será el que se obtiene si el valor real fuese de 2,40 metros.

ii) Los módulos de los pies derechos de madera serán determinados multiplicando el módulo correspondiente de un pie derecho de acero por 12,5. Si se emplean otros materiales, el módulo de cada uno de éstos será por lo menos igual al de acero, incrementando en proporción a la relación existente entre los esfuerzos admisibles para el acero y los del material empleado. En estos casos habrá que tener en cuenta también la rigidez de cada uno de los pies derechos, para hacer seguro que la flexión no será excesiva.

iii) La distancia horizontal entre los pies derechos será tal que la luz entre los puntos de apoyo de los tabloncillos amovibles no exceda de la máxima especificada en el párrafo a) ii) de la presente Subsección.

d) Escoras

i) Las escoras de madera que se utilicen serán de una sola pieza e irán afirmadas por cada extremo, apoyándose en la estructura permanente del buque pero no directamente en las planchas del costado

ii) A reserva de lo dispuesto en los apartados iii) y iv) del presente párrafo, las escoras de madera se sujetarán a los siguientes escantillones:

Longitud de las escoras en metros	Sección rectangular		Distancia de sección circular
	mm.2		
No superior a 3 m.	150 x 100		140
Superior a 3m. y no superior a 5m.	150 x 150		160
Superior a 5m. y no superior a 6m.	150 x 150		180
Superior a 6m. y no superior a 7m.	200 x 150		200
Superior a 7m. y no superior a 8m.	200 x 150		220
Superior a 8m.	200 x 150		240

Las escoras de 7 metros o más de longitud irán apuntadas en su punto medio aproximadamente.

iii) Cuando la distancia horizontal entre pies derechos sea considerablemente de un valor de 4 metros, los momentos de inercia de las escoras podrán ser variados proporcionalmente.

iv) Cuando el ángulo formado por la escora con la horizontal exceda de 10 grados, se empleará la escora de mayor inclinación inmediatamente superiores a los que corresponden por su longitud según lo prescrito en el apartado ii) del presente párrafo, teniéndose presente que el ángulo formado por cualquier escora con la horizontal no excederá nunca de 45 grados.

e) Estayes

Cuando se utilicen estayes para sujetar divisiones con carga en ambos lados, se les instalará horizontalmente o en la posición más cercana posible a la horizontal, fijándolos firmemente por sus extremos, y serán de cable de acero. Para determinar la tensión de estos cables se supondrá que la división y el pie derecho arriostrado por el estay soportan una carga uniforme de 500 kg/m². La carga de trabajo así supuesta en el estay no será superior a un tercio de su carga de rotura.

C) DIVISIONES CON CARGA EN UN SOLO LADO

a) Divisiones longitudinales

La carga en Kg. por metro de longitud de la división será la indicada a continuación:

Tabla II
B (m)

B (-)	2	3	4	5	6	7	8
1,5	550	600	1010	1225	1500	1770	2060
2,0	1300	1525	1710	1985	2295	2605	2920
2,5	2085	2180	2230	2740	3090	3435	3800
3,0	2675	2845	3150	3500	3885	4270	4670
3,5	3265	3575	3870	4255	4680	5100	5540
4,0	3855	4270	4590	5015	5475	5935	6410
4,5	4445	4970	5310	5770	6270	6765	7280
5,0	5035	5670	6030	6505	7015	7565	8150
5,5	5625	6375	7470	8045	8655	9265	9920
6,0	6215	7085	8200	8905	9645	10425	11250
6,5	6805	7795	9030	9865	10745	11665	12630
7,0	7395	8505	9870	10865	11895	12965	14080
7,5	7985	9215	10710	11865	12965	14115	15280
8,0	8575	9905	11550	12865	14015	15215	16520
8,5	9165	10595	12390	13665	14915	16215	17800
9,0	9755	11285	13220	14665	16015	17415	19000

1 = Distancia al grano, en metros, a partir de la parte inferior dividida

2 = Extensión transversal de la carga del grano a grano, en metros

por pie de longitud.
 Cuando la distancia de una división a un alimentador o a una escotilla sea de 1 metro o menor, se considerará que la altura h llega al nivel del grano dentro de dichas escotillas o alimentadores. En los demás casos la altura se tomará hasta la cubierta situada encima, al nivel de la división.

b) **Distribuciones transversales**

La carga en Kg. por metro de longitud de la división será la indicada a continuación:

TABLA III
 L (m)

L (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16
670	1046	1170	1245	1325	1400	1470	1575	1640	1660	1660	1660
1046	1675	1780	1880	1980	2075	2210	2285	2305	2305	2305	2305
192	2205	2340	2470	2590	2695	2845	2925	2950	2950	2950	2950
242	2770	2930	3075	3205	3320	3480	3570	3595	3595	3595	3595
295	3355	3535	3690	3830	3950	4142	4210	4235	4240	4240	4240
349	3940	4130	4295	4440	4565	4750	4850	4880	4885	4885	4885
405	4535	4735	4910	5060	5190	5385	5490	5525	5530	5530	5530
517	5720	5945	6135	6300	6445	6655	6775	6815	6825	6825	6825
630	6905	7150	7365	7445	7700	7930	8055	8105	8115	8115	8115
742	8090	8360	8590	8685	8950	9200	9340	9395	9410	9410	9410
855	9275	9565	9820	9930	10205	10475	10620	10685	10705	10705	10705
968	10460	10770	11045	11270	11460	11745	11905	11975	11995	11995	11995

h = altura del grano, en metros, a partir de la parte inferior de la división.
 L = extensión longitudinal de la carga de grano a granel, en metros

Para valores distintos de h o L, la carga se determinará por interpolación o extrapolación lineal, según proceda.

Para convertir estas cargas en unidades inglesas (ton/pie), se considerará que 1 Kg. por metro de longitud equivale a 0,0003 toneladas por pie de longitud.

Cuando la distancia de una división a un alimentador o a una escotilla sea de 1 metro o menor, se considerará que la altura h llega al nivel del grano dentro de dichas escotillas o alimentadores. En los demás casos la altura se tomará hasta la cubierta situada encima, al nivel de la división.

c) **Distribución vertical de las cargas**

Si se estima necesario puede suponer que la carga total por longitud de divisiones, según lo indicado en las Tablas I y II, sigue una distribución trapezoidal en función de la altura. En tales casos las cargas de reacción en los extremos superior e inferior de un elemento vertical o pie derecho no son iguales. La carga de reacción en el extremo superior, expresada como porcentaje de la carga total soportada por el elemento vertical o pie derecho, será la que indican las Tablas III y IV, dadas a continuación:

TABLA III

DIVISIONES LONGITUDINALES CON CARGA EN UN SOLO LADO

Cargas de reacción en el extremo superior del pie derecho como porcentaje de la carga (Tabla I)

B (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10
1,5	45,1	45,0	46,2	46,2	46,2	46,2	46,2	46,2
2	46,7	47,6	47,8	47,8	47,8	47,8	47,8	47,8
2,5	47,6	48,6	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8
3	48,3	49,2	49,4	49,4	49,4	49,4	49,4	49,4
3,5	48,8	49,7	49,6	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8
4	49,1	49,0	50,1	50,1	50,1	50,1	50,1	50,1
4,5	49,4	50,1	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2
5	49,4	50,1	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2
6	49,5	50,1	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2
7	49,5	50,1	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2
8	49,5	50,1	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2
10	49,5	50,1	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2	50,2

B = Extensión transversal del grano a granel, en metros

Para valores distintos de h o B, las cargas de reacción se determinarán por interpolación o extrapolación lineal, según proceda.

TABLA IV

DIVISIONES TRANSVERSALES CON CARGA EN UN SOLO LADO

Cargas de reacción en el extremo superior del pie derecho como porcentaje de la carga (Tabla II)

L (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16
1,5	37,3	38,7	39,7	40,6	41,4	42,1	42,6	43,6	44,3	44,8	45,0
2	39,6	40,6	41,4	42,1	42,7	43,1	43,6	44,3	44,7	45,0	45,2
2,5	41,8	42,5	43,3	43,5	43,8	44,2	44,2	44,7	45,0	45,2	45,2
3	42,8	43,3	43,8	44,2	44,5	44,7	44,7	45,0	45,2	45,3	45,3
3,5	43,9	43,5	44,3	44,6	44,8	45,0	45,0	45,2	45,3	45,3	45,3
4	44,0	44,2	44,7	44,9	45,0	45,2	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4
5	44,3	44,6	44,8	45,0	45,2	45,3	45,5	45,5	45,5	45,5	45,5
6	44,5	44,8	45,0	45,2	45,3	45,4	45,6	45,6	45,6	45,6	45,6
7	44,6	44,9	45,1	45,3	45,4	45,5	45,6	45,6	45,6	45,6	45,6
8	44,6	44,9	45,1	45,3	45,4	45,5	45,6	45,6	45,6	45,6	45,6
9	44,6	44,9	45,1	45,3	45,4	45,5	45,6	45,6	45,6	45,6	45,6
10	44,6	44,9	45,1	45,3	45,4	45,5	45,6	45,6	45,6	45,6	45,6

L = Extensión longitudinal del grano a granel, en metros

Para valores distintos de h o L, las cargas de reacción se determinarán por interpolación o extrapolación lineal, según proceda.

La resistencia en las uniones de los extremos de estos elementos verticales o pies derechos puede calcularse basándose en la máxima carga que se supone actúa en cada extremo. Estas cargas son las siguientes:

Carga máxima en la parte inferior..... correspondiente de la Tabla I

Mamparos transversales:
 Carga máxima en la parte superior.....45% de la carga total correspondiente de la Tabla II

Carga máxima en la parte inferior.....60% de la carga total correspondiente de la Tabla II

El espesor de los tablonos de madera horizontales puede calcularse asimismo considerando la distribución vertical de cargas indicadas en las Tablas III y IV, y en tales casos

$$t = 10a \sqrt{\frac{p \times k}{Vh \times 213,3}}$$

donde:

- t = espesor del tablón, en mm.;
- a = luz horizontal del tablón, es decir, la distancia entre pies derechos, en metros;
- h = altura del grano desde la parte inferior de la división, en metros;
- p = carga total por unidad de longitud tomada de las Tablas I y II, en kilos;
- k = factor independiente de la distribución vertical de la carga.

Si se supone que la distribución vertical de cargas es uniforme es decir, rectangular, se considerará que k es igual a la unidad. Para una distribución trapezoidal.

$$k = 1,0 + 0,06 (50 - R)$$

donde:

R = carga de reacción en el extremo superior, tomada de las Tablas III o IV.

d) **Estayes o escoras**

Los escantillones de los estayes o escoras se calcularán de forma que sus cargas, obtenidas en las Tablas I y II, que figuran en los precedentes párrafos a) y b), no excedan de un tercio de las cargas de rotura.

e) **CUBETAS**

Quando se utilice una cubeta para reducir los momentos de escora en un "compartimento lleno", la altura de dicha cubeta, medida desde su base hasta la línea de cubierta, será la siguiente:

para buques con una manga de trazado que no sobrepase los 9,10 metros, no menos de 1,20 metros;

para buques con una manga de trazado de 18,30 metros o más, no menos de 1,80 metros;

para buques cuya manga de trazado esté comprendida entre 9,1 y 18,30 metros la altura mínima de la cubeta será calculada por interpolación.

La parte superior (boca) de la cubeta estará formada por la estructura que quede por debajo de la cubierta en la zona de la escotilla, es decir, por las esloras laterales o brazolas y los baos de refuerzo de la escotilla. La cubeta y la escotilla situada encima se llenarán completamente con sacos de grano o con otra mercancía apropiada, colocados en lonas de separación o en piezas de un material semejante y estibados de modo que queden firmemente asentados contra las estructuras adyacentes y las galeotas, si éstas están colocadas.

e) **ENFARDADO DE LA CARGA A GRANEL**

En lugar de llenar la cubeta con grano ensacado o con otras mercancías apropiadas se podrá utilizar un fardo de grano a granel con sujeción a las siguientes condiciones:

a) La cubeta irá revestida de un material que, siendo aceptable para la Administración, tenga una resistencia a la tracción no inferior a 274 Kg. por banda de 5 cm. y esté previsto de los medios necesarios para sujetarlo con firmeza en la parte superior.

b) En lugar del material citado en el precedente apartado podrá utilizarse otro, igualmente aceptable para la Administración, que tenga una resistencia a la tracción no inferior a 137 Kg. por banda de 5 cm., siempre que la cubeta esté contrahuída del modo siguiente:

A intervalos que no excedan de 2,40 metros se dispondrán trincas transversales, que la Administración halle apropiadas.

tablas, colocadas dentro de la cubeta para no a granal. Estas trincas tendrán la longitud que permita tesarlas y azocarlas en la parte superior de la cubeta.

Se colocarán tablas de estiba de un espesor no inferior a 25 mm., de madera o de otro material apropiado cuya resistencia sea equivalente, y de 150 a 300 mm., de ancho, en sentido longitudinal y recubriendo las trincas, a fin de evitar que éstas corten o desgasten el material utilizado para revestir la cubeta.

La cubeta se llenará con grano a granel, y quedará asegurada por su parte superior; no obstante, cuando en virtud de lo dispuesto en el precedente párrafo b) se haga uso del material aprobado a que allí se alude, antes de tesar las trincas para asegurar la cubeta se añadirán tablas de estiba en la parte alta después de que el material haya quedado bien solapado.

Si son varias las capas de material utilizados para revestir la cubeta, se les unirá por la parte inferior mediante una costura o un doble solape.

La parte superior de la cubeta coincidirá con la inferior de los bacos cuando éstos estén emplazados en posición, y se podrá colocar carga general apropiada o grano a granel entre los bacos situados en la parte superior de la cubeta.

F) SUJECION DE LAS TAPAS DE ESCOTILLA DE LOS COMPARTIMIENTOS LLENOS

Si no hay grano a granel ni carga de otro tipo encima de un "compartimiento lleno", las tapas de las escotillas se asegurarán siguiendo un procedimiento aprobado y teniendo en cuenta el peso y los dispositivos permanentes provistos para la sujeción de dichas tapas.

En los documentos de autorización extendidos en virtud de la Regla 10 del presente Capítulo se indicará el procedimiento de sujeción que la Administración que expida dichos documentos haya juzgado necesario.

SECCION II - SUJECION DE LA CARGA DE GRANOS EN LOS COMPARTIMIENTOS PARCIALMENTE LLENOS

A) TRINCAS DE DIVERSAS MODALIDADES

a) Cuando, con miras a eliminar los momentos escorantes en "compartimientos parcialmente llenos", se emplean trincas, la sujeción se logrará del modo siguiente:

i) Se cargará y se nivelará el grano hasta que su superficie quede ligeramente abombada, y entonces se le recubrirá con tejidos de arpillera, lonas o un material similar.

ii) Esas arpilleras, lonas, etc., estarán solapadas en una distancia mínima de 1,80 metros.

iii) Se colocarán dos sólidas coberturas de piso, de tablones bastos de 25 x 150 a 300 mm., con la superior de ellas extendida en sentido longitudinal y clavada a la inferior, dispuesta transversalmente. En lugar de esta disposición cabrá que una cobertura sólida de tablones de 50 mm. se extienda longitudinalmente y quede clavada a la cara superior de una base inferior, de soportes de 50 por no menos de 150 mm. de anchura. Estos soportes ocuparán la manga completa del compartimiento e irán dispuestos con separación intermedia de no más de 240 metros. Se aceptarán otras disposiciones, en las que se haga uso de materiales diferentes, siempre que a juicio de la Administración equivalgan en eficacia a la que acaba de describir.

iv) Las trincas podrán ser de cables de acero (diámetro de 19 mm., o equivalente), doble fleje de acero (50 x 1,30 mm., con una carga de rotura de 5.000 Kg. como mínimo) o de cadena de una resistencia equivalente utilizándose en todo caso para lograr la tensión necesaria un acollador de 32 mm. Cuando se utilice fleje de acero, el acollador puede quedar sustituido por un tensor tipo chillo provisto de palanca de bloqueo siempre que se disponga de llaves adecuadas para regular la tensión, y también cuando se utilice este fleje, los extremos irán sujetos por no menos de tres cierres indeslizables. Cuando las trincas sean de cable se utilizarán no menos de cuatro mordazas para formar las gasas.

v) Antes de terminar la operación de carga se sujetarán firmemente las trincas a las cuadermas a una distancia de unos 450 mm. por debajo de la superficie que se caldante por anticipado como definitiva para el grano, mediante un grillete de 25 mm. o una abrazadera de resistencia equivalente.

vi) Las trincas quedarán dispuestas con espaciamiento intermedio de 2,40 metros como máximo y cada una de ellas

largueros serán tablonces de madera o de un material equivalente de 25 x 150 mm. como mínimo, e irán dispuestos de modo que ocupen toda la manga del compartimiento.

vii) Durante el viaje se inspeccionarán con regularidad los flejes de acero, tesándolos cuando sea necesario.

B) DISPOSITIVOS DE SOBRESTIBA

Quando se utilice grano ensacado u otra carga apropiada para sujetar la carga en los "compartimientos parcialmente llenos" se cubrirá la superficie libre del grano con una lona de separación o con otro medio equivalente, o bien con un entarimado cuadrado. Este entarimado estará constituido por largueros de te, de madera, dispuestos con espaciamiento intermedio máximo de 1,20 metros, y por tableros de 25 mm. de espesor, dispuestos sobre aquéllos con espaciamiento intermedio máximo de 100 mm. Se podrán construir entarimados con otros materiales que a juicio de la Administración sean equivalentes.

C) GRANO ENSACADO

Se utilizarán sacos que se hallen en buen estado, los cuales se llenarán bien e irán cerrados con seguridad.

CAPITULO VII

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Regla 1

Ambito de aplicación

- Salvo disposición expresa en otro sentido, este Capítulo se aplicará al transporte de mercancías peligrosas en todos los buques que estén sujetos a las presentes Reglas.
- Las disposiciones del presente Capítulo no son aplicables a las provisiones ni al equipo de a bordo, ni a cargamento de transporte haya que efectuar en buques especialmente construidos o enteramente transformados a tal efecto, como en el caso de buques tanque.
- El transporte de mercancías peligrosas está prohibido, a menos que se efectúe de conformidad con las disposiciones en el presente Capítulo.
- Como complemento de las disposiciones del presente Capítulo, cada Gobierno Contratante publicará o hará publicar instrucciones detalladas que indiquen la forma de embalar y estibar con seguridad ciertas mercancías peligrosas o categorías de mercancías peligrosas, con las precauciones que proceda para transportarlas a la vez que otras mercancías.

Regla 2

Clasificación

Las mercancías peligrosas se dividen en las siguientes clases:

- | | | |
|-----------|---|--|
| CLASE 1 | - | Explosivos. |
| CLASE 2 | - | Gases: comprimidos, licuados o disueltos a presión. |
| CLASE 3 | - | Líquidos inflamables. |
| CLASE 4.1 | - | Sólidos inflamables. |
| CLASE 4.2 | - | Sólidos inflamables y otras sustancias susceptibles de experimentar combustión espontánea. |
| CLASE 4.3 | - | Sólidos inflamables y otras sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables. |
| CLASE 5.1 | - | Sustancias oxidantes. |
| CLASE 5.2 | - | Peróxidos orgánicos. |
| CLASE 6.1 | - | Sustancias venenosas (tóxicas). |
| CLASE 6.2 | - | Sustancias infecciosas. |
| CLASE 7 | - | Sustancias radiactivas. |
| CLASE 8 | - | Sustancias corrosivas. |
| CLASE 9 | - | Sustancias peligrosas varias, es decir, cualquier otra sustancia que de acuerdo con la experiencia haya demostrado, o pueda demostrarse, ser de índole lo bastante peligrosa como para aplicarles las disposiciones del presente Capítulo. |

Regla 3

Embalaje

- El embalaje de las mercancías peligrosas deberá:
 - estar bien hecho y hallarse en buen estado

ii) ser capaz de resistir los riesgos normales de la manipulación y del transporte por mar.

Cuando en el embalaje de recipientes que contengan líquidos se utiliza un material absorbente o amortiguador, este material deberá:

- i) ser capaz de reducir al mínimo los riesgos que el líquido pueda ocasionar;
- ii) estar dispuesto de manera que impida todo movimiento y que el recipiente permanecerá envuelto; y
- iii) ser utilizado, siempre que sea posible, en cantidad suficiente para absorber el líquido en caso de rotura del recipiente.

En los recipientes que contengan líquidos peligrosos habrá que mantener la temperatura de llenado un espacio vacío suficiente para admitir la más alta temperatura que pueda darse durante un transporte normal.

Los recipientes o los recipientes para gases a presión habrán de ser diseñados, probados y mantenidos adecuadamente, y llenados en las debidas condiciones.

Los recipientes vacíos que hayan sido previamente utilizados para transportar mercancías peligrosas serán tratados a su vez como mercancías peligrosas, a menos que hayan sido limpiados y secados o, cuando la naturaleza de las mercancías que se transportan permita hacer esto sin riesgos, firmemente cerrados.

Regla 4

Marcado y etiquetado

Todo recipiente que contenga mercancía peligrosa irá marcado con el nombre técnico correcto de éstas (no se admitirán denominaciones comerciales) e identificado mediante una etiqueta distintiva, el contenido de la etiqueta, que indique claramente la naturaleza peligrosa de las mercancías. Irán etiquetados de este modo todos los recipientes, exceptuándose los que contengan productos químicos peligrosos embalados en cantidades limitadas y los cargamentos grandes que puedan ser estibados, manipulados e identificados como un solo lote.

Regla 5

Documentos

- a) En los documentos relativos al transporte de mercancías peligrosas por mar en los que haya que nombrar las mercancías éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán denominaciones comerciales) y estarán debidamente designadas de acuerdo con la clasificación establecida en la Regla 2 del presente Capítulo.
- b) Entre los documentos de embarque preparados por el expedidor figurará, ya incluida en ellos, ya acompañándolos, una certificación o declaración que haga constar que el cargamento que se va a transportar ha sido adecuadamente embalado, marcado y etiquetado y se halla en condiciones de ser transportado.
- c) Todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación de la Regla 2 del presente Capítulo, indique las mercancías peligrosas embarcadas y el lugar en que van estibadas. En la lista o de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano de tablero de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo.

Regla 6

Prescripciones de estiba

- a) Las mercancías peligrosas serán estibadas de forma segura y apropiada, teniendo en cuenta su naturaleza. Las mercancías incompatibles no irán juntas.
- b) Los explosivos (a excepción de las municiones) que entrañen graves riesgos serán estibadas en paños que habrán de permanecer firmemente cerrados mientras el buque esté en la mar. Dichos explosivos irán separados de sus detonadores. Los aparatos y los cables eléctricos de cualquier compartimiento en que se transporten explosivos habrán de ser concebidos y utilizados de forma que el riesgo de incendio o explosión quede reducido a un mínimo.
- c) Las mercancías que desprendan vapores peligrosos irán estibadas en un espacio bien ventilado o en cubierta.

rias contra incendios o explosivos.

e) No se transportarán sustancias que espontáneamente puedan experimentar calentamiento o combustión, a menos que se haya tomado precauciones adecuadas para impedir que se produzcan incendios.

Regla 7

Transporte de explosivos en buques de pasaje

- a) En los buques de pasaje sólo podrán ser transportados los siguientes explosivos:
 - i) cartuchos de seguridad y mechas de seguridad;
 - ii) pequeñas cantidades de explosivos cuyo peso neto total no exceda de 9 kilogramos (20 libras);
 - iii) artificios para señales de socorro, destinados a buques aeronaves, siempre que su peso total no exceda de 1,01 kilogramos (2,240 libras).
 - iv) salvo en buques que transporten pasajeros sin literas, artificios pirotécnicos cuya explosión violenta sea improbable.
- b) No obstante lo dispuesto en el párrafo a) de la presente Regla, se podrán transportar otras cantidades y otros tipos de explosivos, además de los enumerados, en buques de pasaje en que se hayan tomado medidas especiales de seguridad aprobadas por la Administración.

CAPITULO VII

BUQUES NUCLEARES

Regla 1

Ambito de aplicación

El presente Capítulo es aplicable a todos los buques nucleares, excepción hecha de los buques de guerra.

Regla 2

Ambito de aplicación de los demás Capítulos

Las Reglas que figuran en los demás Capítulos del presente Convenio son aplicables a los buques nucleares, salvo en la medida en que el presente Capítulo las modifique.

Regla 3

Exenciones

En ningún caso quedará un buque nuclear eximido del cumplimiento de ninguna de las Reglas del presente Convenio.

Regla 4

Aprobación de la instalación del reactor

El diseño, la construcción y las normas de inspección y montaje de la instalación del reactor deberán satisfacer a la Administración y estarán sujetos a la aprobación de ésta, y en ellos se tendrán presentes las limitaciones que la presencia de radiación impondrá a los reconocimientos.

Regla 5

Idoneidad de la instalación del reactor para las condiciones de servicio a bordo

La instalación del reactor será concebida de modo que responda a las especiales condiciones de servicio imperantes a bordo del buque en circunstancias tanto normales como excepcionales de navegación.

Regla 6

Protección contra las radiaciones

La Administración tomará las medidas necesarias para garantizar que no habrá riesgos inaceptables originados por radiaciones o por otras causas de índole nuclear, en la mar o en puerto, para la tripulación, los pasajeros u otra gente, las vías de navegación y los recursos alimenticios o acuáticos.

Se preparará un Expediente de seguridad que permita evaluar la instalación nuclear y la seguridad del buque a fin de garantizar que no habrá riesgos inaceptables originados por radiaciones o por otras causas de índole nuclear, en la mar o en puerto, para la tripulación, los pasajeros u otra gente, las vías de navegación y los recursos alimenticios o acuáticos. Cuando lo halle satisfactorio, la Administración aprobará el Expediente de seguridad, que se mantendrá siempre actualizado.

El Expediente de seguridad será facilitado con antelación suficiente a los Gobiernos Contratantes de los países que un determinado buque nuclear se proponga visitar, de modo que aquéllos puedan evaluar la seguridad de dicho buque.

Regla 8

Manual de Instrucciones

Se preparará un Manual de instrucciones perfectamente detallado que proporcione al personal encargado de la instalación nuclear información y guía para la realización de su cometido en todas las cuestiones relacionadas con el funcionamiento de dicha instalación, y que dé una importancia especial al aspecto de la seguridad. Cuando lo halle satisfactorio, la Administración aprobará dicho Manual, del que habrá un ejemplar a bordo y el cual se mantendrá siempre actualizado.

Regla 9

Reconocimientos

En los reconocimientos de buques nucleares se satisfarán las prescripciones que le sean aplicables de la Regla 7 del Capítulo I o de las Reglas 8, 9 y 10 del Capítulo I, salvo en la medida en que la presencia de radiaciones los limite. Además se satisfará en dichos reconocimientos toda prescripción especial que figure en las Reglas 8 y 10 del Capítulo I, se realizarán estos reconocimientos una vez al año cuando menos.

Regla 10

Certificados

- a) Lo dispuesto en el párrafo a) de la Regla 12 del Capítulo I y de la Regla 14 del Capítulo I no será aplicable a los buques nucleares.
- b) A todo buque nuclear de pasaje que cumpla con las prescripciones de los Capítulos II-1, II-2, III, IV y VIII, y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes Reglas se le expedirá, tras la inspección y el reconocimiento correspondientes, un certificado llamado Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje.
- c) A todo buque nuclear de carga que, sometido a la inspección y reconocimiento, satisfaga lo estipulado a fines de reconocimiento para buques de carga en la Regla 10 del Capítulo I, además de las prescripciones aplicables de los Capítulos II-1, II-2, III, IV y VIII y de cualquier otra prescripción pertinente de las presentes Reglas, se le expedirá un certificado llamado Certificado de seguridad para buque nuclear de carga.
- d) En los Certificados de seguridad para buques nucleares de pasaje y en los Certificados de seguridad para buques nucleares de carga se certificará "que este buque, que es un buque nuclear, cumple con todo lo prescrito en el Capítulo VIII del Convenio y responde al Expediente de seguridad aprobado para el buque".
- e) Los certificados de seguridad para buques nucleares de pasaje y los Certificados de seguridad para buques nucleares de carga tendrán un período de validez no superior a 12 meses.
- f) Los Certificados de seguridad para buques nucleares de pasaje y los Certificados de seguridad para buques nucleares de carga serán expedidos por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizadas por la Administración. En todos los casos la Administración asumirá la plena responsabilidad del Certificado.

Regla 11

Control especial

Además de estar sometidos al control establecido por la Regla 19 del presente Capítulo I, los buques nucleares serán objeto de un control especial antes de entrar en los puertos de los Gobiernos Contratantes y ya en el interior de dichos puertos, a fin de comprobar que llevan un Certificado de seguridad para buque nuclear, válido, y que no presentan riesgos inaceptables originados por radiaciones o por otras causas de índole nuclear, en la mar

Si se produce un siniestro que pueda originar un riesgo para el medio ambiente, el capitán de todo buque nuclear deberá formar inmediatamente a la Administración. Inmediatamente se informará a la autoridad gubernamental competente del país e y las aguas pueda encontrarse el buque o cuyas aguas se aproximen estando averiadas.

ANEXOS

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

(Sello oficial) (Nacionalidad)

víaje internacional

Para un viaje internacional corto

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Nombre del buque	Número de letras distintivas	Puerto de matrícula	Argóni arica	Territorios, el proceso de viaje de viajes previsto en la Regla 87 a) (ii) del Capítulo III

El Gobierno de (nombre del país) certifica que (nombre del buque) cumple con las disposiciones del Convenio.

- I. Que el buque Arriba mencionado no está sujeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio.
- II. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque satisface las prescripciones de las Reglas aplicables a dicho Convenio en lo que respecta a:
 - 1) la estructura, las calderas principales y auxiliares y otros recipientes a presión, y las máquinas;
 - 2) la disposición del compartimento estanco y los detalles correspondientes;
 - 3) las líneas de carga de compartimento siguientes:

Líneas de carga de compartimento alveoladas y marcadas en el código, en la parte III del buque (Regla 11 del Capítulo II-1 del Convenio)	Franchorrio	Utilícese cuando los espas destinados a los pasajeros indican, suscripciones de correos por pasajeros o mercancías
C.1
C.2
...

- III. Que los dispositivos de salvamento bastan para un total, que no podrá ser excedido, de.....personas; dichos dispositivos son:
 -botes de salvavidas (incluidos.....botes de salvavidas a motor) con capacidad para acomodar apersonas, ybotes salvavidas a motor provistos de instalación radiotelegráfrica y proyector (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar) y.....botes salvavidas a motor provistos solamente de proyector (también comprendidos en el citado total de botes salvavidas), que requieren.....carabineros titulados para el manejo de botes salvavidas;
 -balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos apropiados de arriado, con capacidad para acomodar apersonas;
 -balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos apropiados de arriado, con capacidad para acomodar apersonas;
 -aparatos flotantes, con capacidad para dar soporte a.....personas;
 -aros salvavidas;
 -chalecos salvavidas.

- IV. Que los botes y las balsas salvavidas van equipados de conformidad con lo dispuesto en las Reglas.
- V. Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de aparato ra diocélftrico portátil para embarcación de supervivencia, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas.
- VI. Que respecto de las instalaciones radiotelegráficas el buque cumple con lo prescrito en las Reglas del modo siguiente:

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Hay en el buque un operador.....
Hay en el buque dos operadores.....
Hay en el buque un operador principal?.....
Hay en el buque un operador de reserva?.....
Los operadores principal y el de reserva, están ellos separados o combinados?.....
Hay en el buque un cronómetro?.....
Hay en el buque un aparato de radio de recalcada en la frecuencia de emergencia utilizada en radiotelefonía?.....
Hay en el buque un aparato de pasajeros respecto del cual se extiende este certificado.....

VII. Que el funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas a motor y/o del aparato radiotelegráfico portátil para embarcación de supervivencia, si lo hay a bordo se ajusta a lo prescrito en las Reglas.

VIII. Que el buque cumple con las prescripciones de las Reglas en cuanto a los dispositivos de detección y extinción de incendios, radar, ecosondas y giriscopis, y que está provisto de luces y marcas de navegación y de una escala de práctico, así como de medios emisores de señales acústicas y de socorro, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas y en el vigente Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar.

IX. Que en todos demás aspectos el buque se ajusta a las prescripciones de las Reglas en la medida en que le son aplicables.

El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno deSerá válido hasta

Expedido en a de de 19.....

Estámpese aquí el sello a la firma de la autoridad calificada para expedir el certificado.

Si este documento va firmado, añadase lo siguiente:

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.

(firma)

NOTA - Bastará con indicar el año en que la quilla fue colocada o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente, salvo por lo que respecta a 1952, 1965 y el año de entrada en vigor del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, casos en que deberá consignar la fecha completa.

Respecto de los buques transformados de conformidad con lo dispuesto en la Regla 1 b) i) del Capítulo II-1 o en la Regla 1 a) i) del Capítulo II-2 del Convenio, habrá que consignar la fecha en que comenzaron los trabajos de transformación.

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

(Sello oficial) (Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueos bruto	Fecha en que se colocó la quilla (véase NOTA)

El Gobierno de de (nombre del país) certifica (nombre) certifica

Que el buque arriba mencionado ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la Regla 19 del Capítulo II del citado Convenio, y que dicho reconocimiento ha revelado que el estado del casco, de las máquinas y del equipo, según lo definido en la expresada Regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y que el buque cumple con las prescripciones aplicables de los Capítulos II-1 y II-2 (sin que entren aquí las relativas a dispositivos de extinción de incendios y a planos de los sistemas de lucha contra incendios).

El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno deSerá válido hasta

Expedido en a de de 19.....

Estámpese aquí el sello o la firma de la autoridad calificada para expedir el certificado. (Sello)

Si este documento va firmado, añadase lo siguiente:

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.

(Firma)

NOTA - Bastará con indicar el año en que la quilla fue colocada o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente, salvo por lo que respecta a 1952, 1965 y el año de entrada en vigor del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, casos en que deberá consignar la fecha completa.

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueos bruto	Fecha de colocación (véase NOTA)

El Gobierno de (nombre del país) certifica (nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio.

II. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que los dispositivos de salvamento bastan para un total, que no podrá ser excedido, depersonas; dichos dispositivos son:

.....botes salvavidas situados a babor, con capacidad para acomodar a.....personas;

.....botes salvavidas situados a estribor, con capacidad para acomodar a.....personas;

.....botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar), incluidos.....

.....botes salvavidas a motor provistos de instalación radio telegráfica y proyector, y.....botes salvavidas a motor provistos solamente de proyector;

.....balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de arriado, con capacidad para acomodar a..... personas;

.....balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de arriado, con capacidad para acomodar a..... personas;

.....aros salvavidas;

.....chalecos salvavidas.

III. Que los botes y las balsas salvavidas lanzachubas y de aparato radiotelegráfico portátil para embarcación de supervivencia, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas.

V. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque cumple con las prescripciones del convenio citado en cuanto a los dispositivos de extinción de incendios y a los planos y sistemas de lucha contra incendios, ecosonda y giriscopis, así como de medios emisores de señales acústicas y de socorro, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas y en el vigente Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar.

VI. Que en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las prescripciones de las Reglas en la medida en que le son aplicables.

El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno deSerá válido hasta

Expedido en a de de 19.....

Estámpese aquí el sello o la firma de la autoridad calificada para expedir el certificado.

Si este documento va firmado, añadase lo siguiente:

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.

(Firma)

NOTA - Bastará con indicar el año en que la quilla fue colocada o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente, salvo por lo que respecta a 1952, 1965 y el año de entrada en vigor del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, casos en los que se deberá consignar la fecha completa.

Modelo de Certificado de seguridad radiotelegráfica para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELEGRÁFICA PARA BUQUE DE CARGA

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

buque	distintivos			(véase NOTA)
-------	-------------	--	--	----------------

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueo
------------------	-----------------------------	---------------------	--------

El Gobierno de (nombre del país) certifica
El abajo firmante (nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado cumple con lo prescrito en las Reglas anexas al citado Convenio, en lo que respecta a radiotelegrafía y radar, del modo siguiente:

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha por operador.....
Número de operadores.....
Hay instalación principal?.....
Hay instalación de reserva?.....
El sistema principal y el de reserva, es totalmente separados o combinados?.....
Hay estación de radio de recalcada en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía?.....
Hay estación de socorro utilizada en radiotelefonía?.....
Hay estación de socorro utilizada en radiotelefonía?.....

II. Que el funcionamiento de la instalación radiotelegráfica para botes salvavidas a motor y/o del aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, si lo hay a bordo, se ajusta a lo prescrito en las citadas Reglas.

El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno de Será válido hasta Expedido en a de de 19.....

Estámpese aquí el sello o la firma de la autoridad calificada para expedir el certificado

Si este documento va firmado, añádase lo siguiente:
El infraescrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.

(Firma)

NOTA - Bastará con indicar el año en que la quilla fue colocada o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente, salvo por lo que respecta a 1952, 1965 y el año de entrada en vigor del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, casos en los que se deberá consignar la fecha completa.

Modelo de certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga
CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRÁFICA PARA BUQUE DE CARGA
(Sello oficial) (Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueo bruto	Fecha en que se colocó la quilla (véase NOTA)

El Gobierno de (nombre del país) certifica
El abajo firmante (nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado cumple con lo prescrito en las Reglas anexas al citado Convenio, en lo que respecta a radiotelefonía, del modo siguiente:

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha.....
Número de operadores.....

II. Que el funcionamiento del aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, si lo hay a bordo, se ajusta a lo prescrito en las Reglas.

El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno de Será válido hasta Expedido en a de de 19.....

Estámpese aquí el sello o la firma de la autoridad calificada para expedir el certificado.

Si este documento va firmado, añádase lo siguiente:
El infraescrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.

(Firma)

NOTA - Bastará con indicar el año en que la quilla fue colocada o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente, salvo por lo que respecta a 1952, 1965 y el año de entrada en vigor del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, casos en los que deberá consignar la fecha completa.

Modelo de Certificado de exención
CERTIFICADO DE EXENCIÓN

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

El Gobierno de (nombre del país) certifica
El abajo firmante (nombre) certifica

Que, por aplicación de lo dispuesto en la Regla..... del Capítulo..... de las Reglas anexas al citado Convenio, el buque arriba mencionado queda exento de las prescripciones de..... del Convenio en los viajes de.....

* Indíquense aquí las condiciones si las hay, en que se otorga el Certificado de exención.

El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno de Será válido hasta Expedido en a de de 19.....

Estámpese aquí el sello o la firma de la autoridad calificada para expedir el certificado

Si este documento va firmado, añádase lo siguiente:

El infraescrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.

(Firma)

¡ Háganse las oportunas referencias a Capítulos y Reglas, concretando los párrafos precisos de que se trate.

Modelo de Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje
CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE PASAJE

(Sello oficial) (Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueo bruto	Permanencia, si procede, de viajes de pasaje en la Regla 27 c) vii) del Capítulo III	Pec. de col. (véase...)

El Gobierno de (nombre del país) certifica
El abajo firmante (nombre) certifica

- I. Que el buque arriba mencionado ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en el citado Convenio.
- II. Que este buque, que es un buque nuclear, cumple con todo lo prescrito en el Capítulo VIII del Convenio y responde al Expediente de seguridad aprobado para el buque.
- III. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque satisface las prescripciones de las Reglas anexas a dicho Convenio en lo que respecta a:
 - 1) la estructura, las calderas principales y auxiliares y otros recipientes a presión, y las máquinas;
 - 2) la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;
 - 3) las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en la parte media del buque (Regla 11 del Capítulo II del Convenio)	Francobordo	Utilícese cuando los destinados a ser ocupados por pasajeros o por tripulantes...
C.1
C.2
C.3

IV. que los dispositivos de salvamento bastan para un total, que no podrá ser excedido, de personas; dichos dispositivos son los siguientes:

- botes salvavidas (incluidos..... botes salvavidas a motor) con capacidad para acomodar a..... personas, y..... botes salvavidas a motor provistos de instalación radiotelegráfica y proyector (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acba de indicar), y..... botes salvavidas a motor provistos solamente de proyector (también comprendidos en el citado total de botes salvavidas), que requieren..... marineros titulados para el manejo de botes salvavidas;
- balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de arriado, con capacidad para acomodar a..... personas;
- balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de arriado, con capacidad para acomodar a..... personas;

.....chalecos salvavidas.
 que los botes y las balsas salvavidas van equipados de conformidad con lo dispuesto en las Reglas.
 Que el buque va provisto de aparato lanzacobos y de aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas.
 Que respecto de las instalaciones radiotelegráficas el buque cumple con lo prescrito en las Reglas del modo siguiente:

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Hora de salida por operador.....
Número de operadores.....
Hay autolama?.....
Hay instalación principal?.....
Hay instalación de reserva?.....
El transmisor principal y el de reserva están eléctricamente separados o combinados?.....
Hay radiogoniómetro?.....
Hay equipo de radio de recalada en la frecuencia de socorro utilizada en la radiotelefonía?.....
Hay radar?.....

VII. Que el funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas a motor y/o del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia, si lo hay a bordo, se ajusta a lo prescrito en las Reglas.

IX. Que el buque cumple con las prescripciones de las Reglas cuanto a los dispositivos de detección y extinción de incendios, radar, ecosonda y girocompás, y que está provisto de luces y marcas de navegación y de una escala de práctico, así como de medios emisores de señales acústicas y de socorro, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas y en el vigente Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar.

X. Que en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las prescripciones de las Reglas en la medida en que le son aplicables. El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno de Será válido hasta

Expedido en a de de 19.....
 Estémpese aquí el sello o la firma de la autoridad calificada para expedir el certificado

(Sello)

Este documento va firmado, añádase lo siguiente:

El infraescrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.
 (Firma)

NOTA - Bastará con indicar el año en que fue colocada la quilla o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente, salvo por lo que respecta a 1965 y al año de entrada en vigor del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, casos en los que se deberá consignar la fecha completa.

Respecto de los buques transformados de conformidad con lo dispuesto en la Regla 1 b) i) del Capítulo II-1 o en la Regla 1 a) i) del Capítulo II-2, habrá que consignar la fecha en que comenzaron los trabajos de transformación.

Modelo de certificado de seguridad para buques nucleares de carga
 CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES NUCLEARES DE CARGA
 (Sello oficial) (Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del
 CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Número del buque	Número o letras distintivo	Puerto de matrícula	Nombre buque	Fecha en que se colocó la quilla (véase NOTA)

El Gobierno de (nombre del país) certifica que (nombre) certifica que:

- Que el buque arriba mencionado ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio.
- Que el buque, que es un buque nuclear, cumple con todo lo prescrito en el Capítulo VIII del Convenio y responde al Excedente de seguridad aprobado para el buque.
- Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque

IV. Que los dispositivos de salvamento bastan para personas, que no podrá ser excedido, de personas; dichos dispositivos son:
botes salvavidas situados a babor, con capacidad para acomodar a personas;
botes salvavidas situados a estribor, con capacidad para acomodar a personas;
botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar), incluidosbotes salvavidas a motor provistos de instalación radiotelegráfica y proyector, ybotes salvavidas a motor provistos solamente de proyector;
balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de arriado, con capacidad para acomodar a personas;
balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de arriado, con capacidad para acomodar a personas;
chalecos salvavidas.
 V. Que los botes y las balsas salvavidas van provistos del equipo prescrito en las Reglas anexas al Convenio.
 VI. Que el buque va provisto de aparato lanzacobos y de aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, de conformidad con lo prescrito en las Reglas.
 VII. Que respecto de las instalaciones radiotelegráficas el buque cumple con lo prescrito en las Reglas del modo siguiente:

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha por operador.....
Número de operadores.....
Hay autolama?.....
Hay instalación principal?.....
Hay instalación de reserva?.....
El transmisor principal y el de reserva están eléctricamente separados o combinados?.....
Hay radiogoniómetro?.....
Hay equipo de radio de recalada en la frecuencia de socorro utilizada en la radiotelefonía?.....
Hay radar?.....

VIII. Que el funcionamiento de las instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas a motor y/o del aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, si lo hay a bordo se ajusta a lo prescrito en las Reglas.

IX. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque cumple con las prescripciones del citado Convenio en lo que respecta a los dispositivos de extinción de incendios, radar, ecosonda y girocompás, y que está provisto de luces y marcas de navegación y de una escala de práctico, así como de medios emisores de señales acústicas y de socorro, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas y en el vigente Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar.

X. Que en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las prescripciones de las Reglas en la medida en que le son aplicables. El presente certificado se expide con autoridad conferida por el Gobierno de Será válido hasta

Expedido en a de de 19.....
 Estémpese aquí el sello o firma de la autoridad calificada para expedir el certificado

(Sello)

Si este documento va firmado, añádase lo siguiente:
 El infraescrito declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir el presente certificado.
 (Firma)

NOTA - Bastará con indicar el año en que la quilla fue colocada o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente, salvo por lo que respecta a 1965, y el año de entrada en vigor del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, casos en los que se deberá consignar la fecha completa.
 ANEXO 2: Esta ley comenzará a recibir a partir de su promulgación y publicación.
 Dada en la Ciudad de Panamá, a los días del mes de de mil novecientos setenta y siete.

(do.) JOSÉ O. FUERTES, Presidente de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos

(do.) CARLOS CALZADILLA G., Secretario General de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos

ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
 CARLOS CALZADILLA G. Secretario General de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos