

RESOLUCION A.534(13)

*Aprobada 17 noviembre 1983
Punto 5 b) del orden del día*

**CODIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES
PARA FINES ESPECIALES**

A

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 16 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas de seguridad marítima,

OBSERVANDO que los tipos especiales de buques con características de proyecto y de funcionamiento poco habituales pueden diferir de los buques mercantes clásicos regidos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

OBSERVANDO ASIMISMO que, por la naturaleza especial de los trabajos que esos buques llevan a cabo, se transporta en ellos a personal especial cuyos miembros no son ni tripulantes ni pasajeros, tal como éstos quedan definidos en dicho Convenio,

RECONOCIENDO que puede ser necesario aplicar a los buques para fines especiales ciertas normas de seguridad que complementen las del Convenio SOLAS 1974,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 48º periodo de sesiones,

1. APRUEBA el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de Buques Especiales), cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a todos los Gobiernos interesados a que:
 - a) tomen las medidas oportunas para dar efectividad al Código lo antes posible;
 - b) informen a la OMI acerca de las medidas que hayan tomado para aplicar el Código y de la fecha a partir de la cual los buques nuevos para fines especiales deben cumplir con lo dispuesto en el Código.

B

LA ASAMBLEA,

HABIENDO APROBADO el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de Buques Especiales),

RECONOCIENDO que en el futuro pueden aparecer nuevos tipos de buques para fines especiales y nuevos proyectos o características operacionales,

PIDE al Comité de Seguridad Marítima que enmiende el Código según sea necesario.

ANEXO

CODIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES
PARA FINES ESPECIALES

PREAMBULO

1 El presente Código ha sido creado con el propósito de sentar una norma internacional de seguridad aplicable a los buques para fines especiales de nueva construcción, cuya aplicación facilitará la utilización de tales buques y se traducirá en un grado de seguridad para los mismos, y para el personal que llevan a bordo, equivalente al que exige el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, que haya en vigor.

2 A los efectos del presente Código, buque para fines especiales es un buque de arqueo bruto no inferior a 500 que lleva un contingente de personal especial de más de 12 miembros, personas especialmente necesarias para la ejecución de las funciones operacionales concretas del buque y que se suman a las personas precisas para atender los servicios normales de navegación, máquinas y mantenimiento del buque, o contratadas para prestar servicios a las personas que se hallan a bordo.

3 Como se supone que el personal especial tendrá la debida aptitud física, un buen conocimiento de la disposición del buque y habrá recibido alguna formación en cuanto a procedimientos de seguridad y manipulación del equipo de seguridad del buque, los buques para fines especiales que lleven ese personal no necesitan ser considerados ni tratados como buques de pasaje.

4 Al elaborar las normas de seguridad que figuran en el presente Código ha sido necesario considerar:

- .1 el número de miembros que componen el personal especial, y
- .2 el proyecto y las dimensiones del buque de que se trate.

5 Reconociendo que en ciertas zonas limitadas de operación y para determinadas características de servicio no sería razonable la plena aplicación del presente Código, se ha previsto la posibilidad de suavizar tal aplicación en el caso de los viajes próximos a la costa.

6 Si bien el Código ha sido elaborado para los buques de arqueo bruto igual o superior a 500, las Administraciones podrán igualmente considerar la aplicación de las disposiciones del mismo a buques de arqueo inferior. Con objeto de que cualquier Administración pueda, a su discreción, decidir la fecha efectiva de entrada en vigor, no se ha definido la expresión "buque nuevo".

7 A fin de facilitar la utilización de buques para fines especiales, en el presente Código se dispone que a todo buque para fines especiales se le expedirá un certificado llamado Certificado de seguridad de buque para fines especiales. Cuando un buque para fines especiales esté dedicado a viajes internacionales, tal como se definen éstos en el Convenio SOLAS 1974, tendrá que llevar a bordo, además, los certificados de seguridad del SOLAS:

- .1 para buque de pasaje, junto con un Certificado de exención del SOLAS; o
- .2 para buque de carga, junto con un Certificado de exención del SOLAS, cuando sea necesario;

según proceda a juicio de la Administración.

INDICE

Capítulo 1	GENERALIDADES
Capítulo 2	ESTABILIDAD Y COMPARTIMENTADO
Capítulo 3	INSTALACIONES DE MAQUINAS
Capítulo 4	INSTALACIONES ELECTRICAS
Capítulo 5	ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE
Capítulo 6	PREVENCION DE INCENDIOS
Capítulo 7	ESTIBA DE EXPLOSIVOS
Capítulo 8	DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO
Capítulo 9	RADIOCOMUNICACIONES
Capítulo 10	SEGURIDAD DE LA NAVEGACION
Apéndice	MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE BUQUES PARA FINES ESPECIALES

CAPITULO 1 – GENERALIDADES

1.1 El objeto del presente Código es recomendar criterios de proyecto, normas de construcción y otras medidas de seguridad aplicables a los buques para fines especiales.

1.2 Ambito de aplicación

El Código se aplicará a todo buque nuevo para fines especiales cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 500. La Administración podrá asimismo aplicar las presentes disposiciones, dentro de lo razonable y posible, a los buques para fines especiales de arqueo bruto inferior a 500.

1.3 Definiciones

A los efectos del presente Código regirán las definiciones que se dan a continuación. Para las expresiones utilizadas pero no definidas en el presente Código regirán las definiciones que figuran en el Convenio SOLAS 1974.

1.3.1 "Tripulación": todas las personas que se llevan a bordo para atender a los servicios de navegación y a los de mantenimiento del buque y de sus máquinas, sistemas e instalaciones esenciales a efectos de propulsión y de segura navegación, o para prestar servicios a otras personas de a bordo.

1.3.2 "Pasajero": toda persona que no sea:

- .1 el capitán, un tripulante u otra persona empleada u ocupada a bordo en cualquier cometido relacionado con las actividades del buque; y
- .2 un niño de menos de un año.

1.3.3 "Personal especial": todas las personas que, no siendo pasajeros, tripulantes, ni niños de menos de un año, van a bordo por estar relacionadas con las funciones especiales propias del buque o con la realización de alguna tarea especial que se esté llevando a cabo a bordo del mismo. Cuando en el presente Código aparezca como parámetro el número de miembros que componen el personal especial, se entenderá incluido en dicho número a los pasajeros llevados a bordo, los cuales no podrán ser más de 12.

1.3.4 "Buque para fines especiales": buque de propulsión mecánica autónoma que, dadas las funciones a que está destinado, lleva a bordo un contingente de personal especial de más de 12 miembros, incluidos los pasajeros. Entre los buques para fines especiales a los que se aplica el presente Código figuran los de los siguientes tipos:

- .1 buques dedicados a investigaciones, expediciones y trabajos hidrográficos;
- .2 buques para formación de marinos;
- .3 buques factoría dedicados a la elaboración de ballenas y pescado pero no a su captura;
- .4 buques dedicados a elaborar otros recursos vivos del mar pero no a su captura;
- .5 otros buques que presenten características de proyecto y modalidades operacionales análogas a las de los buques mencionados en .1 a .4 y que, a juicio de la Administración, puedan ser asignados a este grupo.

1.3.5 "Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada": salvo disposición expresa en otro sentido, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada por la resolución MSC.1(XLV) aprobada el 20 de noviembre de 1981.

1.3.6 "Viaje próximo a la costa": el que se realiza en la cercanía de la costa de una Administración, tal como lo defina esa Administración.

1.3.7 "Eslora (L)": el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.

1.3.8 "Manga (B)": la anchura máxima del buque medida en la sección media de éste, hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.

1.3.9 "Permeabilidad": referente a un espacio, es la relación existente entre el volumen que, dentro de ese espacio, se supone ocupado por agua y su volumen total.

1.4 Exenciones

1.4.1 Todo buque para fines especiales que realice un viaje próximo a la costa podrá ser eximido del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del presente Código, a condición de que cumpla con las relativas a seguridad que sean adecuadas para la zona limitada de operación de que se trate.

1.4.2 Todo buque que no estando normalmente dedicado a fines especiales haya de emprender excepcionalmente un viaje aislado como buque para fines especiales podrá ser eximido por la Administración del cumplimiento de las disposiciones del presente Código, a condición de que cumpla con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración sean adecuadas para el viaje que haya de emprender.

1.5 Equivalencias

1.5.1 Cuando el Código estipula la instalación o el emplazamiento en una unidad de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de cierto tipo de éstos, o bien la adopción de alguna disposición particular o de un procedimiento o medida cualesquiera, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de otro tipo de éstos, o la adopción de una disposición o de un procedimiento o medida distintos en dicha unidad si, después de haber realizado pruebas o utilizado otro método conveniente, estima que los mencionados accesorios, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o tipos de éstos, o la disposición, el procedimiento o la medida de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los estipulados en el Código.

1.5.2 Cuando la Administración autorice la sustitución de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de un tipo de éstos, o de una disposición, un procedimiento, una medida, o un proyecto o una aplicación de carácter innovador, comunicará a la Organización los pormenores correspondientes, junto con un informe sobre las pruebas presentadas, de modo que la Organización pueda transmitir estos datos a otros Gobiernos para conocimiento de sus funcionarios.

1.6 Reconocimientos

Todo buque para fines especiales será sometido, respecto de las disposiciones del presente Código, a los reconocimientos estipulados en el Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada por el Protocolo 1978 del SOLAS para los buques de carga que no sean buques tanque.

1.7 Certificación

1.7.1 La Administración o cualquier persona u organización debidamente autorizadas por ésta podrán, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en 1.6, expedir un certificado. En todo caso la Administración será plenamente responsable del certificado.

1.7.2 El certificado será extendido en el idioma oficial del país que lo expida y su forma se ajustará al modelo que se da en el apéndice del Código. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

1.7.3 La duración y la validez del certificado se ajustarán a las correspondientes disposiciones para los buques de carga del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada por el Protocolo 1978 del SOLAS.

1.7.4 Si a un buque para fines especiales cuyo arqueado bruto sea inferior a 500 se le expide un certificado, en éste se hará constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con 1.2.

CAPITULO 2 – ESTABILIDAD Y COMPARTIMENTADO

2.1 La estabilidad al estado intacto de los buques para fines especiales cuya eslora sea inferior a 100 m se ajustará a las disposiciones de la resolución A.167(ES.IV), si bien cabrá aplicar en lugar de ellas los criterios dados en el párrafo 2.5.2 de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro en el caso de buques para fines especiales cuyo proyecto y características sean similares a las de buques de suministro mar adentro. La Administración determinará los criterios de estabilidad al estado intacto que juzgue satisfactorio aplicar a los buques para fines especiales de eslora igual o superior a 100 m.

2.2 El compartimentado y la estabilidad de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 200 miembros serán adecuados para responder a la norma de conservación de la flotabilidad especificada en 2.5, después de sufrir una avería supuesta en el costado cuyas dimensiones se indican en 2.3, en los lugares a lo largo de la eslora del buque que se especifican en 2.2.1 y 2.2.2, en cualquier condición de carga. Lo así prescrito regirá el calado de servicio para cualesquiera condiciones reales de carga, a condición de que el calado no sea en ningún caso mayor que el correspondiente al francobordo mínimo calculado de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional de líneas de carga que esté en vigor.

2.2.1 En un buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros se supondrá que la avería ocurre en cualquier punto de la eslora situado entre los mamparos estancos transversales, dispuestos éstos a distancias no inferiores a la extensión longitudinal de la avería en el costado que se especifica en 2.3.1, a menos que la avería afecte al espacio de máquinas. Un buque para fines especiales que no mida más de 50 m de eslora y que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros podrá ser eximido de cumplir con las prescripciones de compartimentado del presente Código siempre que cumpla con las prescripciones relativas a seguridad que la Administración pueda estimar adecuadas para la zona de operación pertinente.

2.2.2 En un buque con un contingente de personal especial de más de 50 miembros, pero que no exceda de 200, se supondrá que la avería ocurre en cualquier punto de la eslora situado entre los mamparos estancos transversales, dispuestos éstos a distancias no inferiores a la extensión longitudinal de la avería en el costado que se especifica en 2.3.1. En cualquiera de tales buques para fines especiales cuya eslora sea igual o superior a 100 m la avería supuesta en el extremo de proa incluirá avería en el mamparo de colisión.

2.2.3 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de más de 200 miembros cumplirá con las prescripciones de compartimentado y estabilidad después de avería correspondientes a un buque de pasaje que transporte igual número de pasajeros.

2.3 A reserva de lo dispuesto en la presente sección, se supondrá que las dimensiones de la avería son las siguientes:

2.3.1 Extensión longitudinal: $1/3L^{2/3}$ ó 14,5 m, si este valor es menor.

2.3.2 Extensión transversal: $B/5$ ó 11,5 m, si este valor es menor (medido hacia el interior del buque, desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la línea de carga de verano).

2.3.3 Extensión vertical: desde la línea de trazado de la chapa del forro exterior del fondo en el eje longitudinal, hacia arriba, sin límite.

2.3.4 Si una avería de dimensiones inferiores a las especificadas en 2.3.1, 2.3.2 y/o 2.3.3 originase una condición de mayor gravedad, habrá que tenerla en cuenta también.

2.3.5 Si en la extensión de la avería supuesta se encuentran tuberías, conductos o túneles se tomarán las medidas necesarias para impedir que por causa de aquélla pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que en relación con cada caso de avería se supone que se inundarán.

2.4 El cumplimiento de lo prescrito en 2.2 será confirmado mediante cálculos que tomen en consideración las características de proyecto del buque, los medios de que disponga, la configuración y el contenido de los compartimientos averiados, la distribución de la carga seca y la distribución, el peso específico y el efecto de las superficies libres de los líquidos, y se basarán en las siguientes disposiciones:

2.4.1 La permeabilidad de los espacios que se suponen averiados será la siguiente:

Espacios	Permeabilidad
Asignados a carga	Se calculará, pero no será inferior a 0,60
Asignados a pertrechos	0,60
Ocupados como alojamientos	0,95
Ocupados por maquinaria	0,85
Espacios perdidos	0,95

2.4.2 Cuando la avería supuesta dé por resultado la perforación de un tanque se considerará que cualquier líquido que contenga ese tanque se ha perdido por completo y que ha sido reemplazado por agua salada hasta el nivel del plano final de equilibrio.

2.5 Cabe considerar que el buque alcanza la norma prescrita de conservación de la flotabilidad si se satisfacen las siguientes condiciones:

2.5.1 La flotación después de avería, antes del equilibrado y/o durante el mismo, se situará por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva. Entre esas aberturas se incluirán los tubos de aireación, los manguerotes de ventilación y las que se cierran con puertas o tapas de escotilla estancas a la intemperie; pero pueden excluirse las aberturas que se cierran con tapas de registro estancas y portillos sin brazola estancos, pequeñas tapas de escotilla estancas de tanques de carga que mantienen la firme integridad de la cubierta, puertas de corredera estancas telemandadas y portillos de tipo fijo.

2.5.2 El ángulo de escora debido a la inundación asimétrica no excederá de 20° antes del equilibrado y después de éste no excederá de:

7° — en el caso de inundación entre mamparos transversales estancos adyacentes, según se prescribe en 2.2.1 y 2.2.2;

12° — en el caso de inundación que afecte al mamparo de colisión según se prescribe en 2.2.2. En situaciones especiales la Administración podrá permitir una escora adicional ocasionada por el par asimétrico, aunque en ningún caso excederá la escora final de 15°.

2.5.3 La altura metacéntrica inicial de un buque en la fase final de inundación, correspondiente a la posición de equilibrio estático en caso de inundación simétrica y a la de adrizado en caso de inundación asimétrica, y calculada por el método de desplazamiento constante, no será inferior a 0,05 m antes de que se hayan tomado las medidas oportunas para aumentar la altura metacéntrica.

2.5.4 La curva de brazos adrizantes en la fase final de inundación tendrá una amplitud mínima de 20° más allá de la posición de equilibrio, con un brazo adrizante máximo de por lo menos 100 mm dentro de esa amplitud. Las aberturas no protegidas no deberán quedar sumergidas cuando se esté dentro de ese margen de estabilidad residual, a menos que el espacio de que se trate se incluya en los cálculos correspondientes a la estabilidad después de avería como espacio inundable. Dentro de ese margen podrá permitirse la inmersión de todas las aberturas enumeradas en 2.5.1 y de las demás que puedan cerrarse de manera estanca.

2.5.5 La Administración deberá cerciorarse de que la estabilidad y el asiento después de avería son suficientes durante las fases intermedias de inundación.

2.6 El buque será proyectado de modo que la inundación asimétrica quede reducida al mínimo compatible con la adopción de medidas eficaces. Los medios que se adopten para el equilibrado del buque serán automáticos en la medida de lo posible y, en todo caso, cuando se instalen mandos para los dispositivos de adrizamiento transversal, se podrán accionar desde encima de la cubierta de cierre. Todos esos dispositivos y mandos habrán de ser aceptables a juicio de la Administración.

2.7 Las prescripciones de las reglas 9 a 20 y 22 a 25 de la parte B del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada se aplicarán conforme a lo siguiente:

- .1 las reglas 9, 12, 14, 18, 19, 22, 23, 24 y 25 a todos los buques para fines especiales, según proceda;
- .2 la regla 10 a los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros;
- .3 la regla 11 a los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 50 miembros;
- .4 las reglas 17 y 20 a los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros;
- .5 la regla 15 a todos los buques para fines especiales, con la salvedad de que la Administración podrá conceder exenciones a los buques para fines especiales cuya eslora no sea superior a 50 m; y
- .6 las reglas 13 y 16 no son aplicables.

2.8 Medios de achique de sentinas

2.8.1 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros cumplirá con lo prescrito en la regla 21.1 y 21.3 de la parte B del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada y también con lo siguiente:

- .1 El sistema de achique de sentinas prescrito en la regla 21.1 deberá poder funcionar después de la avería en el costado especificada en 2.3 que se produzca en los puntos de la eslora especificados en 2.2.1. A ese fin se proveerán generalmente puntos de aspiración laterales, salvo en compartimientos estrechos y situados en los extremos del buque en los que pueda ser suficiente un solo punto de aspiración. En compartimientos de configuración poco corriente podrán ser necesarios puntos de aspiración suplementarios. Se dispondrán los medios oportunos para que en el compartimiento 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 ello no disminuya la aptitud del buque para conservar la flotabilidad.
- .2 Se tomarán las medidas necesarias para evitar la inundación de un compartimiento servido por una tubería de aspiración de sentinas en el caso de que ésta se rompa o llegue a ser averiada de algún otro modo a resultas de un choque que afecte a otro compartimiento. A tal fin, cuando en cualquier parte de su recorrido la tubería esté situada en la extensión transversal de la avería especificada en 2.3, en los puntos de la eslora que se especifican en 2.2.1, irá provista de una válvula de retención en el compartimiento en el que se encuentre el extremo de aspiración.
- .3 Las cajas de distribución, los grifos y las válvulas conectados al sistema de achique de sentinas estarán dispuestos de modo que, si se produce la inundación de un compartimiento que no sea el espacio de máquinas, una de las bombas de sentina

pueda funcionar en cualquier compartimiento; además, la avería de una bomba o de una tubería situada fuera del espacio de máquinas y conectada con el colector de achique hacia el exterior de la extensión transversal de la avería especificada en 2.3, en los puntos de la eslora que se especifican en 2.2.1, no debe dejar fuera de servicio la instalación de achique. Las válvulas de control de los puntos de aspiración de sentinas en los espacios que no sean el de máquinas deberán poderse accionar desde el interior del espacio de máquinas o desde un lugar situado encima de la cubierta de cierre.

2.8.2 Un buque para fines especiales cuya eslora no sea superior a 50 m y que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros podrá ser eximido de cumplir con lo prescrito en 2.8.1 siempre que cumpla con las prescripciones relativas a seguridad que la Administración pueda estimar adecuadas para la zona de operación de que se trate.

2.8.3 Un buque que lleve un contingente de personal especial de más de 50 miembros cumplirá con lo prescrito en la regla 21.1 y 21.2 de la parte B del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

CAPITULO 3 – INSTALACIONES DE MAQUINAS

3.1 Se cumplirá con lo prescrito en las reglas 26 a 28 y 30 a 39 de la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

3.2 Aparato de gobierno

Todas las instalaciones se ajustarán a lo dispuesto en la regla 29 de la parte C del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, con la salvedad de que las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 200 miembros habrán de ajustarse, cuando proceda, a lo dispuesto en la regla 29.6.1.2, y las de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros, cuando proceda, a lo dispuesto en la regla 29.6.1.1.

CAPITULO 4 – INSTALACIONES ELECTRICAS

4.1 Se cumplirá con lo prescrito en las reglas 40, 41 y 44 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

4.2 Fuente de energía eléctrica de emergencia

4.2.1 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de no más de 50 miembros se ajustarán a lo dispuesto en la regla 43 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada y, además, los buques para fines especiales cuya eslora sea superior a 50 m cumplirán con lo prescrito en la regla 42.2.6.1 de dicha parte.

4.2.2 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros se ajustarán a lo dispuesto en la regla 42 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

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

4.3.1 Todas las instalaciones se ajustarán a lo dispuesto en los números 1 a 10 inclusive de la regla 45 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

4.3.2 Las instalaciones de los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros se ajustarán además a lo dispuesto en la regla 45.11 de la parte D del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

CAPITULO 5 – ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE

5.1 Se cumplirá con lo prescrito en las reglas 46 a 53 de la parte E del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

5.2 Buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros

La Administración habrá de considerar especialmente si los buques para fines especiales que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros pueden o no tener espacios de máquinas sin dotación permanente y, en caso de que puedan, si son necesarias otras prescripciones además de las que se estipulan en el presente capítulo para lograr una seguridad equivalente a la de los espacios de máquinas con dotación permanente.

CAPITULO 6 – PREVENCION DE INCENDIOS

6.1 En los buques que lleven un contingente de personal especial de más de 200 miembros se aplicarán las prescripciones relativas a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros estipuladas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

6.2 En los buques que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros, pero que no exceda de 200, se aplicarán las prescripciones relativas a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros estipuladas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

6.3 En los buques que lleven un contingente de personal especial de no más de 50 miembros se aplicarán las prescripciones relativas a los buques de carga estipuladas en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

CAPITULO 7 – ESTIBA DE EXPLOSIVOS

7.1 Los explosivos relacionados con los fines especiales de un buque se almacenarán en paños correspondientes a una de las siguientes categorías:

- .1 paños estructurales: que forman parte integrante del buque;
- .2 paños amovibles: no estructurales, portátiles, con una capacidad igual o superior a 3 m³;
- .3 cajas para explosivos: no estructurales, portátiles, con una capacidad inferior a 3 m³.

7.2 Se aplicarán las disposiciones mínimas siguientes teniendo presente que la Administración podrá prescribir disposiciones adicionales en función de la naturaleza de los explosivos.

7.3 No se emplazarán paños estructurales para explosivos en la inmediata proximidad de los espacios de alojamientos ni por debajo de éstos, ni en la inmediata proximidad de los espacios de control.

7.4 No se emplazarán pañoles estructurales para explosivos en lugares adyacentes a una cámara de calderas, una cámara de máquinas, una cocina u otro espacio que presente riesgo de incendio. Si fuese necesario construir el pañol para explosivos en las proximidades de esas zonas se dispondrá un coferdán de por lo menos 0,6 m entre ambos espacios. Dicho coferdán irá provisto de ventilación y no será utilizado para la estiba. Uno de los mamparos que formen el coferdán habrá de ajustarse a una construcción del tipo A-15, a menos que el espacio contiguo sea de categoría A para máquinas, en cuyo caso será adecuada la construcción del tipo A-30.

7.5 El acceso a los pañoles estructurales para explosivos se habilitará preferentemente desde la cubierta expuesta, pero en ningún caso a través de los espacios mencionados en 7.3 y 7.4.

7.6 Los pañoles amovibles y las cajas para explosivos se colocarán sobre una cubierta de intemperie en un lugar protegido contra los embates directos del mar. Ese lugar habrá de ofrecer una protección suficiente contra el aire caliente o los vapores potencialmente peligrosos procedentes de cocinas, cámaras de bombas, etc. Se tendrá debidamente en cuenta el posible riesgo de someter ciertos explosivos a emisiones radioeléctricas.

7.7 Las cajas para explosivos se colocarán sobre una cubierta de intemperie, a una distancia de 0,1 m por lo menos de la cubierta en sí y de cualesquiera casetas, y en una posición adecuada para proceder a la echazón del contenido.

7.8 Los pañoles estructurales para explosivos serán de construcción permanente estanca y estarán formados por divisiones fijas de la clase A-15. Se podrán permitir las divisiones de la clase A-0 si los espacios adyacentes al pañol no contienen productos inflamables.

7.9 Los pañoles para explosivos estarán aislados con el material incombustible que sea necesario para impedir la condensación de la humedad.

7.10 Los accesorios de alumbrado instalados en los pañoles para explosivos estarán equipados con globos protectores y defensas. El control de las redes de alumbrado se efectuará desde fuera del pañol. Se instalará una luz indicadora en el mismo sitio que el interruptor para señalar si los circuitos están sometidos a tensión. El resto del equipo eléctrico y el cableado correspondiente no se instalarán ni dentro ni a través de los pañoles, con excepción de los cables eléctricos encerrados en un tronco estanco.

7.11 Las tuberías de agua dulce o de agua salada y de los sistemas de agotamiento y las de tales sistemas instalados en los propios pañoles, podrán pasar a través de éstos. Las tuberías de otros sistemas sólo se admitirán si van encerradas en un tronco estanco.

7.12 Los pañoles para explosivos irán provistos de medios que permitan cerrarlos con seguridad para impedir que se entre en ellos sin autorización.

7.13 Se instalarán enrejados, candeleros, listones u otros dispositivos para la estiba segura de los explosivos en sus envases de transporte aprobados, con un mínimo de abarrotés.

7.14 Los techos de los pañoles para explosivos irán provistos de un revestimiento permanente antirresbaladizo que no dé chispas.

7.15 Los pañoles amovibles para explosivos serán de construcción metálica estanca a la intemperie. El interior de los mismos llevará un aislamiento incombustible ajustado a la norma A-15.

7.16 Los terminales eléctricos de los pañoles amovibles para explosivos que se hayan de conectar a la red eléctrica del buque serán estancos y llevarán una placa en la que se indique la energía que necesita el pañol.

7.17 Los pañoles amovibles para explosivos llevarán una placa indicadora de su tara y del peso máximo de explosivos admisible.

7.18 Las cajas para explosivos serán de construcción metálica estanca y tanto las paredes como la tapa de las mismas tendrán un espesor no inferior a 3 mm. Cuando la caja pueda estar directamente expuesta al sol se instalarán pantallas contra éste.

7.19 Los pañoles estructurales irán provistos de ventilación natural o mecánica, con pantalla cortallamas suficiente para mantener la temperatura del pañol por debajo de 38°C.

7.20 Los pañoles amovibles irán provistos de ventilación natural eficiente, con una pantalla cortallamas.

7.21 En los pañoles estructurales y en los amovibles se instalará un sistema de rociadores con un régimen de aplicación de 24 l/m² por minuto. La Administración podrá aceptar medios equivalentes. En los mandos se indicará claramente la función que les corresponde.

7.22 Los pañoles estructurales y los amovibles llevarán rótulos que indiquen claramente que:

- .1 el espacio de que se trata es un pañol de explosivos;
- .2 las luces y las llamas descubiertas han de ser mantenidas a distancia;
- .3 la puerta del pañol ha de mantenerse cerrada;
- .4 hay que dejar fuera fósforos y encendedores antes de entrar;
- .5 no hay que levantar los pañoles con su contenido (en el caso de los pañoles amovibles).

7.23 Las cajas para explosivos llevarán rótulos que indiquen claramente que:

- .1 el envase de que se trata es una caja para explosivos,
- .2 las luces y las llamas descubiertas han de ser mantenidas a distancia;
- .3 la caja ha de mantenerse cerrada.

7.24 Los detonadores se estibarán separados de los demás explosivos.

CAPITULO 8 – DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

8.1 Se aplicará lo prescrito en el capítulo III del Convenio SOLAS 1974* teniendo en cuenta las especificaciones que figuran a continuación.

8.2 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de más de 50 miembros cumplirá con las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS 1974* aplicables a los buques de pasaje dedicados a viajes internacionales que no sean viajes internacionales cortos.

* Todas las referencias del presente capítulo a las reglas del Convenio SOLAS 1974 corresponden a la resolución MSC.6(48) aprobada el 17 de junio de 1983.

8.3 Todo buque para fines especiales que lleve un contingente de personal especial de no más de 50 miembros cumplirá con las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS 1974* aplicables a los buques de carga que no sean buques tanque. No obstante, esos buques podrán llevar dispositivos de salvamento acordes con lo estipulado en 8.2 si cumplen con las prescripciones sobre compartimentado aplicables a los buques que lleven un contingente de personal especial de más de 50 miembros.

8.4 Las reglas 2, 18.3.3, 20.1.2, 20.1.3, 26.1.6, 26.1.7, 38.6, 44 y 45 del capítulo III del Convenio SOLAS 1974* no son aplicables a los buques para fines especiales.

8.5 A los efectos del presente Código, se entenderá que cada vez que en el capítulo III del Convenio SOLAS 1974* se dice "pasajero" quiere decirse "miembro del personal especial".

CAPITULO 9 – RADIOCOMUNICACIONES

9.1 Sin perjuicio del derecho de la Administración a establecer prescripciones más rigurosas que las estipuladas en el presente Código, los buques para fines especiales cumplirán con las disposiciones del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada aplicables a los buques de carga.

9.2 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 que operen en una zona en la que las instalaciones radiotelefónicas sean adecuadas a juicio de la Administración podrán ser eximidos por ésta del cumplimiento de la regla 3 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada a condición de que el buque cumpla con la regla 4 del capítulo IV.

CAPITULO 10 – SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Los buques para fines especiales cumplirán con lo dispuesto en el capítulo V del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada.

* Todas las referencias del presente capítulo a las reglas del Convenio SOLAS 1974 corresponden a la resolución MSC.6(48) aprobada el 17 de junio de 1983.

APENDICE

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE BUQUES PARA FINES ESPECIALES

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE BUQUE PARA FINES ESPECIALES

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales y con autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por
(título oficial completo de la persona u organización competente conforme a lo dispuesto en el Código)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueo bruto	Número máximo de miembros de personal especial (incluidos los pasajeros) que se llevarán

Fines especiales del buque

Fecha de construcción

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en 1.6 del Código.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que:
 - 2.1 el estado del casco, de las máquinas y del equipo es satisfactorio en todos los sentidos y que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de los capítulos 2, 3, 4 y 5 del Código;
 - 2.2 los dispositivos de salvamento bastan para un total, que no podrá ser excedido, de personas, y que los botes y las balsas salvavidas van equipados de conformidad con lo dispuesto en el Código;
 - 2.3 el buque va provisto de aparato lanzacabos y de aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia, de conformidad con lo dispuesto en el Código;
 - 2.4 el buque cumple con las disposiciones del Código en cuanto a los dispositivos de detección y extinción de incendios y a los planos de los sistemas de lucha contra incendios;
 - 2.5 el buque cumple con las disposiciones del Código en cuanto a aparatos náuticos de a bordo, escalas de práctico y escalas mecánicas de práctico, y publicaciones náuticas;
 - 2.6 el buque está provisto de luces y marcas, así como de medios emisores de señales acústicas y de socorro, de conformidad con lo prescrito en el Código y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes vigente;
 - 2.7 el buque cumple con lo dispuesto en el Código en cuanto a instalaciones radiotelegráficas/radiotelefónicas*;
 - 2.8 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 dispuesto en el Código;
 - 2.9 en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las disposiciones pertinentes del Código.
- 3 Que, en virtud de lo dispuesto en 1.4/1.7.4* del Código, se exime al buque de lo dispuesto en del Código.
- 4 Que el buque ha sido/no ha sido* provisto de certificados expedidos en virtud del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada por el Protocolo 1978 del SOLAS.

El presente certificado es válido hasta el a reserva de que se efectúen reconocimientos anuales y periódicos de conformidad con del Código.

Expedido en:
(lugar de expedición del certificado)

. 19
(fecha de expedición)

.
(firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según proceda.

REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS ANUALES DEL CASCO, LAS MAQUINAS Y EL EQUIPO MENCIONADOS EN LA SECCION 2.1 DEL PRESENTE CERTIFICADO

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en 1.6 del Código se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes de dicho Código.

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Refrendo de prórroga del certificado

El buque cumple con las disposiciones pertinentes del Código y, de conformidad con 1.7.3, el presente certificado será aceptado como válido hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)