

EDICIÓN
CONSOLIDADA
2020

CÓDIGO IS 2008

Enmendado por la resolución MSC.444(99) y anteriores



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008)

Notas Importantes:

Esta versión del Código Internacional de Estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008) contiene enmiendas cuya fecha de entrada en vigor se señala a continuación:

- El 05 de junio de 2015 se han marcado con subrayado simple.
- El 01 de enero de 2020 se han marcado subrayado doble.

Para hacer una correcta interpretación de la norma aplicable a los buques se recomienda encarecidamente consultar los preámbulos antes de cada Capítulo.

Este documento es de uso exclusivo para el personal inspector de la DGMM quedando prohibida su reproducción total o parcial.

Este texto ha sido consolidado por el Área de Tecnología y Apoyo Técnico de la Dirección General de Marina Mercante y Sergio Córdoba Rodríguez. Recoge todas las enmiendas al Convenio hasta el MSC 99.

Si se advirtiesen errores envíen un correo electrónico a fdgarcia@fomento.es

En caso de que las Capitanías y los inspectores necesiten apoyo técnico especializado sobre este Convenio durante el transcurso o preparación de las inspecciones pueden dirigirse al personal del Área para recibir soporte, preferentemente por correo electrónico, de acuerdo lo indicado en la siguiente tabla.

En Madrid, 5 de septiembre de 2018

Área de Tecnología y Apoyo Técnico

ENMIENDAS AL CONVENIO LINEAS DE CARGA

Lista de enmiendas al Código Internacional de Estabilidad sin Avería 2008 (Código IS 2008)				
Fecha de adopción	Enmienda	Resolución	Fecha de entrada en vigor	Publicado en el B.O.E.
04/11/1993	Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI	A.749(18)	-	-
04/12/2008	Código Internacional de Estabilidad sin Avería 2008 (Código IS 2008)	MSC.267(85)	01/07/2010	23/03/2007
20/05/2011	Parte B/Capítulo 2/ 2.6	MSC.319(89)	20/05/2011	19/08/2013
05/06/2015	Parte B/Capítulo 6 / 6.2	MSC.398(95)	05/06/2015	-
25/11/2016	Introducción y Parte A	MSC.413(97)	01/01/2020	-
25/11/2016	Parte B	MSC.414(97)	01/01/2020	-
24/05/2018	Parte A	MSC.443(99)	01/01/2020	-

**CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA,
2008 (CÓDIGO IS 2008)**

ÍNDICE

PREÁMBULO.....	10
INTRODUCCIÓN.....	12
1 Finalidad.....	12
2 Definiciones	12
PARTE A CRITERIOS OBLIGATORIOS.....	18
CAPÍTULO 1: CUESTIONES GENERALES	18
1.1 Ámbito de aplicación.....	18
1.2 Fenómenos de estabilidad dinámica con olas.....	18
CAPÍTULO 2: CRITERIOS GENERALES	19
2.1 Cuestiones generales.....	19
2.2 Criterios relativos a las propiedades de la curva de brazos adrizantes	19
2.3 Criterio de viento y balance intensos (criterio meteorológico).....	20
CAPÍTULO 3: CRITERIOS ESPECIALES PARA DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES.....	25
3.1 Buques de pasaje.....	25
3.2 Petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas.....	26
3.3 Buques de carga que transporten cubiertas de madera.....	26
3.4 Buques de carga que transporten grano a granel	27
3.5 Naves de gran velocidad	27
PARTE B RECOMENDACIONES APLICABLES A BUQUES DEDICADOS A DETERMINADOS TIPOS DE OPERACIONES Y A DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES Y DIRECTRICES ADICIONALES.....	28
CAPÍTULO 1: CUESTIONES GENERALES	28
1.1 Finalidad.....	28
1.2 Ámbito de aplicación.....	28
CAPÍTULO 2: CRITERIOS RECOMENDADOS DE PROYECTO PARA BUQUES DEDICADOS A CIERTOS TIPOS DE OPERACIONES Y DETERMINADOS TIPOS DE BUQUE.....	29
2.1 Buques pesqueros	29
2.2 Pontones	25
2.3 Buques portacontenedores de eslora superior a 100 m.....	27
2.4 Buques de suministro mar adentro	29
2.5 Buques para fines especiales	43

2.6 Unidades móviles de perforación mar adentro	43
2.7 Buques dedicados a operaciones de anclaje	43
2.8 Buques dedicados a operaciones de remolque y de escolta	48
2.9 Buques dedicados a operaciones de izada.....	54
CAPÍTULO 3: ORIENTACIONES PARA ELABORAR LA INFORMACIÓN SOBRE ESTABILIDAD	62
3.1 Efecto de las superficies libres de los líquidos en los tanques	62
3.2 Lastre permanente	45
3.3 Evaluación del cumplimiento de los criterios de estabilidad	45
3.4 Condiciones normales de carga que deben examinarse	45
3.5 Cálculo de las curvas de estabilidad	50
3.6 Cuadernillo de estabilidad.....	52
3.7 Medidas operacionales para buques que transporten cubertadas de madera	53
3.8 Manuales de operaciones y planificación para buques dedicados a operaciones de anclaje a los que se aplica la sección 2.7	54
3.9 Cuadernillos de operaciones y planificación para los buques dedicados a.....	57
operaciones de izada a los que se aplica la sección 2.9.....	57
3.10 Cuadernillos de instrucciones para determinados buques	58
CAPÍTULO 4: CÁLCULOS DE ESTABILIDAD EFECTUADOS POR LOS INSTRUMENTOS DE ESTABILIDAD	59
4.1 Instrumentos de estabilidad	59
CAPÍTULO 5: DISPOSICIONES OPERACIONALES CONTRA LA ZOZOBRA	62
5.1 Precauciones generales contra la zozobra.....	62
5.2 Precauciones operacionales con mal tiempo.....	63
5.3 Manejo del buque con mal tiempo.....	63
CAPÍTULO 6: CONSIDERACIONES SOBRE EL ENGELAMIENTO	65
6.1 Cuestiones generales.....	65
6.2 Buques de carga que transporten cubertadas de madera.....	65
6.3 Buques pesqueros	66
6.4 Buques de suministro mar adentro de eslora comprendida entre 24 m y 100 m.....	69
CAPÍTULO 7: CONSIDERACIONES SOBRE LA INTEGRIDAD DE ESTANQUIDAD Y LA ESTANQUIDAD A LA INTEMPERIE	71
7.1 Escotillas	71
7.2 Aberturas en los espacios de máquinas	72
7.3 Puertas	72
7.4 Portas de carga y aberturas similares.....	73
7.5 Portillos, imbornales, tomas y descargas.....	74
7.6 Otras aberturas de cubierta	31

7.7 Ventiladores, tubos de aireación y dispositivos de sondeo.....	31
7.8 Portas de desagüe	33
7.9 Cuestiones diversas	34
CAPÍTULO 8: DETERMINACIÓN DE LOS PARÁMETROS DE DESPLAZAMIENTO EN ROSCA.....	35
8.1 Ámbito de aplicación	35
8.2 Preparativos para la prueba de estabilidad.....	36
8.3 Planos necesarios	39
8.4 Procedimientos de prueba.....	39
8.5 Prueba de estabilidad para las unidades móviles de perforación mar adentro	40
8.6 Prueba de estabilidad para los pontones	40
ANEXO 1 ORIENTACIÓN DETALLADA PARA REALIZAR UNA PRUEBA DE ESTABILIDAD.....	41
1 INTRODUCCIÓN.....	41
2 PREPARATIVOS PARA LA PRUEBA DE ESTABILIDAD	41
2.1 Superficie libre y contenido de los tanques	41
2.2 Medios de amarre.....	43
2.3 Pesos de prueba	45
2.4 Péndulos.....	46
2.5 Tubos en U.....	47
2.6 Inclínómetros	48
3 EQUIPO NECESARIO	49
4 PROCEDIMIENTO DE PRUEBA.....	50
4.2 Lecturas de francobordo/calado	96
4.3 Prueba de estabilidad.....	97
ANEXO 2 RECOMENDACIONES PARA QUE LOS PATRONES DE BUQUES PESQUEROS SE ASEGUREN DE LA RESISTENCIA DEL BUQUE EN CONDICIONES DE FORMACIÓN DE HIELO	101
1 Antes de hacerse a la mar	101
2 En el mar	102
3 Durante la formación de hielo	104
4 Lista de equipo y herramientas de mano	106
ANEXO 3 MODELO RECOMENDADO PARA LA PRESENTACIÓN GRÁFICA O TABULAR DE LAS TENSIONES ADMISIBLES PARA SU UTILIZACIÓN EN LAS OPERACIONES DE ANCLAJE.....	107

PREÁMBULO

1 El presente código ha sido elaborado con objeto de ofrecer en un solo documento las disposiciones obligatorias de la Introducción y la parte A, junto con las disposiciones recomendadas de la parte B sobre estabilidad sin avería, basadas primordialmente en los actuales instrumentos de la OMI. En los casos en que las recomendaciones del presente código difieran aparentemente de las de otros códigos de la OMI, prevalecerá lo dispuesto en dichos códigos. A fin de que sea lo más completo posible y para conveniencia del usuario, el presente código incluye también disposiciones que proceden de instrumentos obligatorios de la OMI.

2 El presente código está inspirado en los conceptos más recientes del sector disponibles en el momento de su elaboración, teniendo en cuenta sólidos principios de proyecto e ingeniería y la experiencia adquirida en la explotación de estos buques. Por otra parte, la técnica de proyecto de los buques modernos evoluciona con rapidez, por lo que el código, en lugar de permanecer estático, debería ser objeto de la evaluación y revisión necesarias. Con tal finalidad, la Organización examinará regularmente el presente código teniendo presentes tanto la experiencia como las innovaciones que se produzcan.

3 Se tuvieron en cuenta una serie de fenómenos, tales como la condición de buque apagado, la acción del viento en buques con mucha superficie expuesta, las características de balance, mala mar, etc., basados en la tecnología más avanzada y en los conocimientos más recientes del sector en el momento en que se elaboraba el presente código.

4 Se ha reconocido que, dada la gran variedad de tipos y tamaños de los buques, así como la diversidad de condiciones operacionales y ambientales, no era posible resolver de manera general todos los problemas de seguridad que desde el punto de vista de la estabilidad se plantean para impedir los accidentes. En particular, la seguridad del buque en mar encrespada encierra fenómenos hidrodinámicos complejos que hasta el momento no se han investigado y comprendido adecuadamente. El buque en mar encrespada ha de concebirse como un sistema dinámico en el que las relaciones que se establecen entre el propio buque y las condiciones ambientales, como por ejemplo la influencia del oleaje y el viento, constituyen elementos sumamente importantes. La elaboración de criterios de estabilidad basados en aspectos hidrodinámicos y en el análisis de la estabilidad del buque en mar encrespada plantea complejos problemas que será preciso continuar investigando. A continuación se presenta una tabla resumen de enmiendas:

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR	Lista de enmiendas al CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (Código IS 2008 (MSC.267(85)))			
	Enmienda	Resolución	Publicado en el B.O.E.	COMENTARIOS
01/07/2010	Código completo.	MSC.267(85)	23/03/2007	Nuevo Código IS
20/05/2011	Parte B/Capítulo 2/ 2.6	MSC.319(89)	19/08/2013	Se hace referencia a criterios estabilidad código MODU
05/06/2015	Parte B/Capítulo 6 / 6.2	MSC.398(95)		Se añade nuevo párrafo 6.2.3 sobre margen por formación de hielo.
01/01/2020	Introducción y Parte A	MSC.413(97)		Se realizan varias modificaciones
	Parte B	MSC.415(97)		Se realizan varias modificaciones

INTRODUCCIÓN

1 Finalidad

1.1 La finalidad del presente código es proporcionar criterios de estabilidad, tanto de carácter obligatorio como de recomendación, y otras medidas que garanticen la seguridad operacional de todos los buques a fin de reducir al mínimo los riesgos para los mismos, el personal de a bordo y el medio ambiente. En esta Introducción y en la parte A del presente código se recogen los criterios obligatorios, mientras que la parte B incluye las recomendaciones y otras directrices.

1.2 Salvo indicación en otro sentido, el presente código contiene criterios de estabilidad sin avería aplicables a los buques y otros vehículos marinos de eslora igual o superior a 24 m, que se indican infra. El Código facilita también criterios de estabilidad sin avería aplicables a los mismos buques y vehículos marinos dedicados a determinadas operaciones

- .1 buques de carga;
- .2 buques de carga que transporten cubiertas de madera;
- .3 buques de pasaje;
- .4 buques pesqueros;
- .5 buques para fines especiales;
- .6 buques de suministro mar adentro;
- .7 buques dedicados a operaciones de anclaje;
- .8 buques dedicados a operaciones de remolque en puerto, la costa o alta mar y operaciones de escolta;
- .9 buques dedicados a operaciones de izada
- .10 unidades móviles de perforación mar adentro;
- .11 pontones; y
- .12 buques de carga que transporten contenedores en cubierta y buques portacontenedores.

1.3 Las Administraciones podrán imponer prescripciones adicionales sobre aspectos relacionados con el proyecto de buques de carácter innovador o de buques que no estén regidos por el presente código.

2 Definiciones

A los efectos del presente código regirán las definiciones que se indican a continuación. Por lo que respecta a los términos utilizados en el presente código pero no definidos en él, se emplearán las definiciones que figuran en el Convenio SOLAS 1974, enmendado.

2.1 Administración: Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

2.2 Buque de pasaje: buque que transporte más de 12 pasajeros, tal como se define en la regla I/2 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada.

2.3 Buque de carga: todo buque que no sea un buque de pasaje, un buque de guerra o un buque para el transporte de tropas, un buque de propulsión no mecánica, un buque de madera de construcción primitiva, un buque pesquero o una unidad de perforación mar adentro.

2.4 Petrolero: todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados y los

"buques tanque quimiqueros", tal como se definen estos últimos en el Anexo II del Convenio MARPOL, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

2.4.1 Buque de carga combinado: todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

2.4.2 Petrolero para crudos: petrolero destinado a operar en el transporte de crudos.

2.4.3 Petrolero para productos petrolíferos: petrolero destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos.

2.5 Buque pesquero: buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otras especies vivas de la fauna y flora marinas.

2.6 Buque para fines especiales: rige la misma definición que la del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales 2008 (resolución MSC.266(84)).

2.7 Buque de suministro mar adentro: buque dedicado principalmente a llevar pertrechos, materiales y equipo a las instalaciones mar adentro, proyectado en su parte proel con superestructuras que serán los alojamientos y el puente, y en su parte popel con una cubierta de carga, expuesta a la intemperie, para la manipulación de la carga en la mar.

2.8 Unidad móvil de perforación mar adentro o unidad: toda nave apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración o a la explotación de los recursos naturales del subsuelo de los fondos marinos, tales como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.

2.8.1 Unidad estabilizada por columnas: toda unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte por medio de columnas o cajones.

2.8.2 Unidad de superficie: toda unidad con formas de buque o de gabarra y casco de desplazamiento, ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote.

2.8.3 Unidad autoelevadora: toda unidad dotada de patas móviles, con capacidad para elevar la plataforma por encima de la superficie del mar.

2.8.4 Estado ribereño: el Gobierno del Estado que ejerza un control administrativo sobre las operaciones de perforación de la unidad.

2.8.5 Modalidad operacional: la condición o forma en que pueda operar o funcionar una unidad, hallándose ésta en su lugar de trabajo o en tránsito. Entre las modalidades operacionales de una unidad figuran las condiciones siguientes:

- .1 condiciones operacionales: las que se dan cuando una unidad se halla en su lugar de trabajo para efectuar operaciones de perforación y las cargas ambientales y operacionales combinadas están dentro de los límites de proyecto establecidos para dichas operaciones. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso;

- .2 condiciones de temporal muy duro: aquellas en que una unidad puede estar sometida a la máxima carga ambiental para la que fue proyectada. Se supone que las operaciones de perforación quedan interrumpidas debido a la rigurosidad de dicha carga ambiental. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso; y
- .3 condiciones de tránsito: las que se dan cuando una unidad se está desplazando de un punto geográfico a otro.

2.9 Nave de de gran velocidad (NGV):¹ nave capaz de desarrollar una velocidad máxima, en metros por segundo (m/s), igual o superior a:

$$3,7 \cdot \nabla^{0,1667}$$

donde: ∇ = desplazamiento correspondiente a la flotación de proyecto (m³).

2.10 Buque portacontenedores: buque dedicado principalmente al transporte de contenedores marítimos.

2.11 Francobordo: distancia entre la línea de carga asignada y la cubierta de francobordo.²

2.12 Eslora: se toma como eslora el 96% de la eslora total en una flotación situada al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la eslora tomada en esa línea de flotación medida desde el canto exterior de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación, si ésta fuera mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se medirá la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

2.13 Manga de trazado: manga máxima del buque medida en el centro del mismo 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.

2.14 Puntal de trazado: distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los buques de madera y de construcción mixta, esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra sea cóncava o cuando existan tracas de apardura de

¹ El Código para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000) es el resultado de una revisión a fondo del Código para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994), que está basado en el anterior Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código DSC), adoptado por la OMI en 1977, y en el que se reconocía que los grados de seguridad podrían mejorarse considerablemente mediante una infraestructura asociada al servicio regular de una ruta determinada, mientras que con los principios de seguridad aplicables a los buques tradicionales se pretende que los buques sean autosuficientes y lleven a bordo todo el equipo de emergencia necesario.

² A efectos de la aplicación de los capítulos I y II del anexo I del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988 en su forma enmendada, a los buques portacontenedores sin tapas de escotilla, la "cubierta de francobordo" es la que estipula el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988 en su forma enmendada, suponiendo que en las brazolas de las escotillas de carga hay instaladas tapas de escotilla.

gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla. En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas de costado del forro, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular. Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

2.15 Viaje próximo a la costa: viaje que se realiza en las cercanías de la costa de un Estado, tal como la defina la Administración de dicho Estado.

2.16 Normalmente se considera que un pontón:

- .1 no va autopropulsado;
- .2 no lleva tripulación;
- .3 transporta sólo carga en cubierta;
- .4 su coeficiente de bloque es igual o superior a 0,9;
- .5 su relación manga/puntal es superior a 3; y
- .6 no tiene escotillas en cubierta, salvo pequeños registros cerrados por tapas y juntas.

2.17 Madera: madera aserrada o rollizos, trozas, troncos, postes, madera para pasta papelera y cualquier otro tipo de madera suelta o liada. Este término no incluye la pulpa de madera ni cargas análogas.

2.18 Cubertada de madera:³ carga de madera transportada en una zona expuesta de una cubierta de francobordo o de la superestructura. Esta expresión no incluye la pulpa de madera ni cargas análogas.

2.19 Línea de carga para el transporte de madera: línea de carga especial asignada a los buques que cumplen determinadas condiciones de construcción estipuladas en el Convenio internacional sobre líneas de carga, y que se utiliza cuando la carga cumple las condiciones de estiba y sujeción establecidas en el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera, 1991 (resolución A.715(17)).

2.20 Certificación de los pesos de las pruebas de estabilidad: verificación del peso marcado en un peso de prueba. Los pesos de prueba se certificarán utilizando una escala certificada. La pesada se realizará con la mínima antelación posible a la prueba de estabilidad, a fin de asegurar la precisión del peso medido.

³ Véase la regla 42 1) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988 en su forma enmendada.

2.21 Calado: distancia vertical desde la línea base de trazado hasta la flotación.

2.22 Prueba de estabilidad: operación que consiste en desplazar una serie de pesos de valor conocido, normalmente en dirección transversal, y medir seguidamente el cambio resultante en el ángulo de escora de equilibrio del buque. Con esta información y aplicando principios básicos de arquitectura naval, se determina la posición vertical del centro de gravedad del buque (VCG).

2.23 Buque en rosca: buque que ha sido acabado en todos los aspectos pero que no lleva a bordo productos consumibles, provisiones, carga, tripulación con sus efectos, ni líquidos, salvo los fluidos de la maquinaria y las tuberías, tales como lubricantes y fluidos hidráulicos, que están a nivel de servicio.

2.24 Reconocimiento para determinar el peso en rosca: operación que consiste en hacer un inventario, en el momento de realizar la prueba de estabilidad, de todos los elementos que se vayan a añadir, retirar o cambiar de lugar, de modo que de la condición actual del buque pueda deducirse la condición en rosca. El peso y las posiciones longitudinal, transversal y vertical de cada elemento han de ser determinadas con precisión y registradas. Acto seguido puede obtenerse el desplazamiento en rosca del buque y la posición longitudinal de su centro de gravedad (LCG) utilizando respectivamente la información mencionada, la flotación estática del buque en el momento de realizar la prueba de estabilidad –que se determina midiendo el francobordo o verificando la escala de calados–, los datos hidrostáticos del buque y la densidad del agua del mar. También puede determinarse la posición transversal del centro de gravedad (TCG) de las unidades móviles de perforación mar adentro y de otras naves que sean asimétricas con respecto al plano de crujía o cuya disposición interna o armamento es tal que pueda producirse una escora debida a los pesos asimétricos.

2.25 Prueba de estabilidad en servicio: prueba de estabilidad que se realiza para comprobar el valor de GM_c calculado previamente y el centro de gravedad del peso muerto en una condición de carga real.

2.26 Instrumento de estabilidad: es un instrumento instalado a bordo de un buque concreto mediante el cual se puede determinar que las prescripciones relativas a la estabilidad especificadas para el buque en el cuadernillo de estabilidad se cumplen en cualquier condición de carga operacional. El instrumento de estabilidad comprende el soporte físico y el soporte lógico.

2.27 Buque dedicado a operaciones de anclaje: buque dedicado a operaciones que incluyen largar, recuperar y recolocar las anclas y los cables de amarre correspondientes de plataformas u otros buques. Las fuerzas que intervienen en las operaciones de anclaje están generalmente asociadas a la tracción del cable del chigre y podrán incluir fuerzas verticales, transversales y longitudinales aplicadas en el punto de remolque y en el rodillo de popa.

2.28 Buque dedicado a operaciones de remolque en puerto: buque que participa en una operación destinada a ayudar a buques u otras estructuras flotantes en aguas abrigadas, normalmente a la entrada o la salida de un puerto y durante las operaciones de atraque o desatraque.

2.29 Buque dedicado a operaciones de remolque en la costa o alta mar: buque que participa en una operación destinada a ayudar a buques u otras estructuras flotantes fuera de aguas abrigadas, en la que las fuerzas asociadas al remolque suelen ser una función de la tracción sobre bolardo de los buques.⁴

⁴ Véanse las "Directrices para la seguridad de las operaciones de remolque en alta mar" (MSC/Circ.884).

2.30 Buque dedicado a operaciones de izada: buque que participa en una operación que incluya la izada o el arriado de objetos utilizando una fuerza vertical por medio de chigres, grúas, estructuras en A u otros dispositivos de izada.⁵

2.31 Buque dedicado a operaciones de escolta: buque que participa específicamente en el gobierno, el frenado y cualquier otro tipo de control del buque asistido, durante las maniobras habituales o de emergencia, en que las fuerzas de gobierno y de frenado son generadas por las fuerzas hidrodinámicas que actúan en el casco y en los apéndices, y las fuerzas de empuje ejercidas por las unidades de propulsión (véase también la figura 1).

⁵ Los buques pesqueros no deberían incluirse en la definición de operaciones de izada. Véanse los párrafos 2.1.2.2 y 2.1.2.8 del capítulo 2 de la parte B. Para las operaciones de anclaje, véase la sección 2.7 del capítulo 2 de la parte B."

PARTE A CRITERIOS OBLIGATORIOS

CAPÍTULO 1: CUESTIONES GENERALES

1.1 Ámbito de aplicación

1.1.1 Los criterios que figuran en el capítulo 2 de esta parte incluyen un conjunto de prescripciones mínimas que se aplicarán a los buques de carga⁶ y a los buques de pasaje de eslora igual o superior a 24 m.

1.1.2 Los criterios que figuran en el capítulo 3 son específicos para determinados tipos de buques. A los efectos de la parte A, se aplican las definiciones enumeradas en la Introducción.

1.2 Fenómenos de estabilidad dinámica con olas

Las Administraciones serán conscientes de que algunos buques tienen más riesgo de encontrarse en situaciones críticas de estabilidad con olas. Puede que sea preciso adoptar las disposiciones de precaución necesarias en el proyecto del buque con objeto de abordar la gravedad de dichos fenómenos. A continuación se señalan los fenómenos en mar encrespada que pueden provocar ángulos de balance y/o aceleraciones amplios.

Habida cuenta de los fenómenos descritos en la presente sección, la Administración podrá aplicar para un buque concreto o grupo de buques criterios que demuestren que la seguridad del buque es suficiente. Toda Administración que aplique dichos criterios deberá comunicar a la Organización los pormenores de los mismos. La Organización reconoce que es necesario elaborar e implantar criterios basados en el rendimiento para los fenómenos enumerados supra con objeto de garantizar un grado de seguridad uniforme a escala internacional.

1.2.1 Variación del brazo adrizante

Todo buque que registre variaciones amplias del brazo adrizante entre el seno y la cresta de la ola podrá experimentar un balance paramétrico o una pérdida esencial de estabilidad, o combinaciones de ambas.

1.2.2 Balance de resonancia con el buque apagado

Los buques sin propulsión o capacidad de gobierno pueden peligrar debido al balance de resonancia si van a la deriva.

1.2.3 Caída al través y otros fenómenos relacionados con las maniobras

Cabe la posibilidad de que los buques que naveguen con mar de popa y mar de aleta no puedan mantener un rumbo constante a pesar de realizar esfuerzos máximos de gobierno, lo cual puede provocar ángulos máximos de escora.

⁶ En el caso de los buques portacontenedores de eslora igual o superior a 100 m, podrán aplicarse las disposiciones del capítulo 2.3 de la parte B como alternativa a lo dispuesto en el capítulo 2.2 de esta parte. Los buques de suministro mar adentro y los buques para fines especiales no están obligados a cumplir lo dispuesto en el capítulo 2.3 de la parte A. En el caso de los buques de suministro mar adentro, podrán aplicarse las disposiciones del capítulo 2.4 de la parte B como alternativa a lo dispuesto en el capítulo 2.2 de esta parte. En el caso de los buques para fines especiales, podrán aplicarse las disposiciones del capítulo 2.5 de la parte B como alternativa a lo dispuesto en el capítulo 2.2 de esta parte.

CAPÍTULO 2: CRITERIOS GENERALES

2.1 Cuestiones generales

2.1.1 Todos los criterios se aplicarán respecto de todas las condiciones de carga que se indican en 3.3 y 3.4 de la parte B.

2.1.2 En todas las condiciones de carga que se indican en 3.3 y 3.4 de la parte B se tendrán en cuenta los efectos de superficie libre (3.1 de la parte B).

2.1.3 En los buques dotados de dispositivos antibalance, la Administración comprobará que cuando éstos se hallen en funcionamiento se cumplen los criterios de estabilidad y que un fallo del suministro de energía eléctrica o del dispositivo (o dispositivos) no sea impedimento para que el buque pueda satisfacer las disposiciones pertinentes del presente código.

2.1.4 Hay una serie de fenómenos, tales como la acumulación de hielo en la obra muerta, el agua embarcada en cubierta, etc., que influyen de manera desfavorable en la estabilidad, por lo que se aconseja a la Administración que los tenga en cuenta siempre que lo juzgue necesario.

2.1.5 Se tomarán medidas para disponer de un margen seguro de estabilidad en todas las etapas del viaje teniendo en cuenta la adición de pesos, tales como los debidos a la absorción de agua y al engelamiento (los pormenores figuran en la parte B, capítulo 6: Consideraciones sobre el engelamiento) y la pérdida de peso, tal como la debida al consumo de combustible y provisiones.

2.1.6 Todo buque irá provisto de un cuadernillo de estabilidad aprobado por la Administración que contenga suficiente información (véase la parte B, 3.6) para que el capitán pueda manejar el buque de conformidad con las prescripciones aplicables del presente código. Si para determinar el cumplimiento de los criterios de estabilidad pertinentes se utiliza un instrumento de estabilidad como suplemento del cuadernillo de estabilidad, dicho instrumento estará sujeto a la aprobación de la Administración (véase la parte B, capítulo 4: Cálculos de estabilidad efectuados por los instrumentos de estabilidad).

2.1.7 Si se utilizan curvas o cuadros de valores de la altura metacéntrica mínima de servicio (GM) o del centro de gravedad máximo (VCG) que garanticen el cumplimiento de los criterios pertinentes de estabilidad sin avería, dichas curvas de valores límite han de abarcar la gama de asientos de servicio, a menos que la Administración admita que los efectos de asiento no son importantes. Cuando no se disponga de curvas o cuadros de valores de la altura metacéntrica mínima de servicio (GM) o del centro de gravedad máximo (VCG) en función del calado que abarquen los asientos de servicio, el capitán deberá comprobar que la condición de servicio no difiere de una condición de carga estudiada, o verificar, mediante los cálculos correspondientes, que los criterios de estabilidad se satisfacen respecto de dicha condición de carga teniendo en cuenta los efectos de asiento.

2.2 Criterios relativos a las propiedades de la curva de brazos adrizantes

2.2.1 El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) no será inferior a 0,055 metro-radián hasta un ángulo de escora $\varphi = 30^\circ$ ni inferior a 0,09 metro-radián hasta $\varphi = 40^\circ$, o hasta el ángulo de inundación descendente φ_f ⁷ si éste es inferior a 40° . Además,

⁷ φ_f es el ángulo de escora al que se sumergen las aberturas del casco, superestructuras o casetas que no puedan cerrarse de modo estanco a la intemperie. Al aplicar este criterio no hará falta considerar abiertas las pequeñas aberturas por las que no pueda producirse inundación progresiva.

el área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) entre los ángulos de escora de 30° y 40° , o entre 30° y φ_f si este ángulo es inferior a 40° , no será inferior a 0,03 metro-radián.

2.2.2 El brazo adrizante GZ será como mínimo de 0,2 m a un ángulo de escora igual o superior a 30° .

2.2.3 El brazo adrizante máximo corresponderá a un ángulo de escora no inferior a 25° . Si esto no es posible, podrán aplicarse, a reserva de lo que apruebe la Administración, criterios basados en un nivel de seguridad equivalente.⁸

2.2.4 La altura metacéntrica inicial GM_0 no será inferior a 0,15 m.

2.3 Criterio de viento y balance intensos (criterio meteorológico)

2.3.1 Habrá que demostrar la aptitud del buque para resistir los efectos combinados del viento de través y del balance, con referencia a la figura 2.3.1, del modo siguiente:

- .1 se someterá el buque a la presión de un viento constante que actúe perpendicularmente al plano de crujía, lo que dará como resultado el correspondiente brazo escorante (l_{w1});
- .2 se supondrá que a partir del ángulo de equilibrio resultante (φ_0), el buque se balancea por la acción de las olas hasta alcanzar un ángulo de balance (φ_1) a barlovento. El ángulo de escora provocado por un viento constante (φ_0) no deberá ser superior a 16° o al 80% del ángulo de inmersión del borde de la cubierta, si este ángulo es menor;
- .3 a continuación se someterá al buque a la presión de una ráfaga de viento que dará como resultado el correspondiente brazo escorante (l_{w2}); y
- .4 en estas circunstancias, el área b debe ser igual o superior al área a, como se indica en la figura 2.3.1 infra:

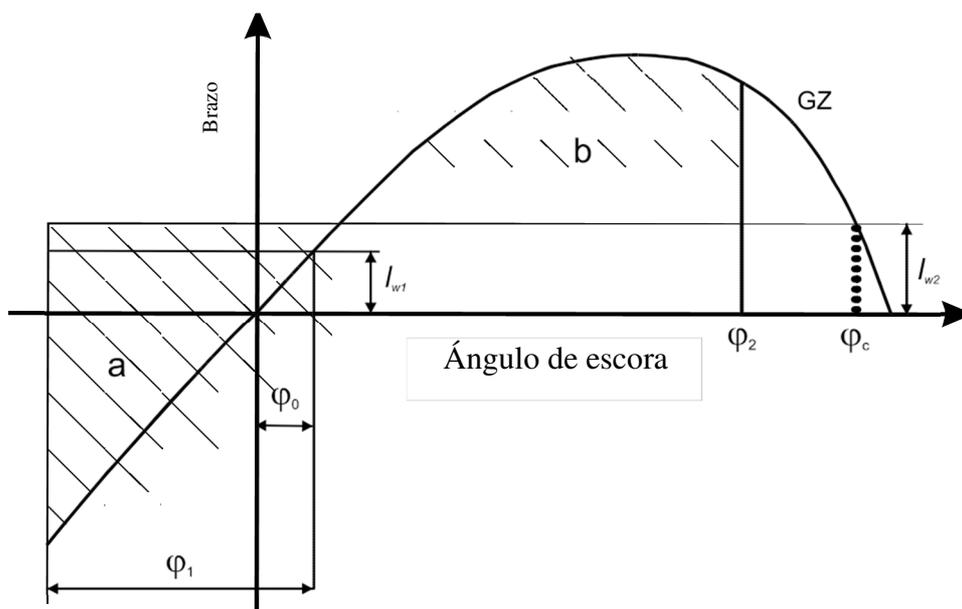


Figura 2.3.1: Viento y balance intensos

⁸ Véanse las Notas explicativas del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (MSC.1/Circ.1281).

donde los ángulos de la figura 2.3.1 se definen del modo siguiente:

φ_0 = ángulo de escora provocado por un viento constante

φ_1 = ángulo de balance a barlovento debido a la acción de las olas
(véanse 2.3.1.2, 2.3.4 y la nota a pie de página)

φ_2 = ángulo de inundación descendente (φ_f), o 50° , o φ_c , tomando de estos valores el menor,

siendo:

φ_f = ángulo de escora al que se sumergen las aberturas del casco, superestructuras o casetas que no puedan cerrarse de modo estanco a la intemperie. Al aplicar este criterio no hará falta considerar abiertas las pequeñas aberturas por las que no pueda producirse inundación progresiva

φ_c = ángulo de la segunda intersección entre la curva de brazos escorantes l_{w2} y la de brazos GZ.

2.3.2 Los brazos escorantes l_{w1} y l_{w2} provocados por el viento, a que se hace referencia en 2.3.1.1 y 2.3.1.3, son valores constantes a todos los ángulos de inclinación y se calcularán del modo siguiente:

$$l_{w1} = \frac{P \cdot A \cdot Z}{1000 \cdot g \cdot \Delta} \text{ (m) } \gamma$$

$$l_{w2} = 1,5 \cdot l_{w1} \text{ (m)}$$

donde:

P = presión del viento de 504 Pa. El valor de P utilizado para los buques en servicio restringido podrá reducirse a reserva de que lo apruebe la Administración

A = área lateral proyectada de la parte del buque y de la cubertada que quede por encima de la flotación (m^2)

Z = distancia vertical desde el centro del área A hasta el centro del área lateral de la obra viva, o aproximadamente hasta el punto medio del calado medio (m)

Δ = desplazamiento (t)

g = aceleración debida a la gravedad de $9,81 \text{ m/s}^2$.

2.3.3 Si la Administración los considera satisfactorios, podrán aceptarse otros medios para determinar el brazo escorante (l_{w1}) como alternativa equivalente al cálculo que figura en 2.3.2. Cuando se realicen dichas pruebas alternativas, se hará referencia a las Directrices elaboradas por la Organización.⁹ La velocidad del viento utilizada en las pruebas será igual a 26 m/s en tamaño natural con un perfil de la velocidad uniforme. El valor de la velocidad del viento utilizado para los buques en servicios restringidos podrá reducirse a un valor que la Administración considere

⁹ Véanse las Directrices provisionales para la evaluación alternativa del criterio meteorológico (MSC.1/Circ.1200).

satisfactorio.

2.3.4 El ángulo de balance $(\varphi_1)^{10}$ a que se hace referencia en 2.3.1.2 se calculará del modo siguiente:

$$\varphi_1 = 109 \cdot k \cdot X_1 \cdot X_2 \cdot \sqrt{r \cdot s} \text{ (grados)}$$

donde:

X_1 = factor indicado en el cuadro 2.3.4-1

X_2 = factor indicado en el cuadro 2.3.4-2

k = factor que corresponde a lo siguiente:

k = 1,0 respecto de un buque de pantoque redondo que no tenga quillas de balance ni quilla de barra

k = 0,7 respecto de un buque de pantoque quebrado

k = el valor que se indica en el cuadro 2.3.4-3 respecto de un buque con quillas de balance, quilla de barra o ambas

r = $0,73 + 0,6 \text{ OG/d}$

donde:

$\text{OG} = \text{KG} - d$

d = calado medio de trazado del buque (m)

s = factor indicado en el cuadro 2.3.4-4, donde T es el periodo natural de balance del buque. Si no se dispone de información suficiente, puede utilizarse la siguiente aproximación:

Periodo de balance $T = \frac{2 \cdot C \cdot B}{\sqrt{GM}} \text{ (s)}$

¹⁰ En los buques dotados de dispositivos antibalance, el ángulo de balance se determinará sin tomar en consideración el funcionamiento de esos dispositivos, a menos que la Administración juzgue que se ha demostrado satisfactoriamente que los dispositivos son eficaces incluso con una interrupción repentina de la energía eléctrica que los alimenta.

donde:

$$C = 0,373 + 0,023(B/d) - 0,043(L_{wl}/100)$$

Los símbolos que aparecen en los cuadros 2.3.4-1, 2.3.4-2, 2.3.4-3 y 2.3.4-4 y en la fórmula del periodo de balance tienen los siguientes significados:

- L_{wl} = eslora en la flotación del buque (m)
- B = manga de trazado del buque (m)
- d = calado medio de trazado del buque (m)
- C_B = coeficiente de bloque (-)
- A_k = área total de las quillas de balance o área de la proyección lateral de la quilla de barra, o suma de estas áreas (m²)
- GM = altura metacéntrica corregida por el efecto de superficie libre (m).

Cuadro 2.3.4-1: Valores del factor X_1

B/d	X_1
≤ 2,4	1,0
2,5	0,98
2,6	0,96
2,7	0,95
2,8	0,93
2,9	0,91
3,0	0,90
3,1	0,88
3,2	0,86
3,4	0,82
≥ 3,5	0,80

Cuadro 2.3.4-2: Valores del factor X_2

C_B	X_2
≤ 0,45	0,75
0,50	0,82
0,55	0,89
0,60	0,95
0,65	0,97
≥ 0,70	1,00

Cuadro 2.3.4-3: Valores del factor k

$\frac{A_k - 100}{L_{wl} \cdot B}$	k
0	1,0
1,0	0,98
1,5	0,95
2,0	0,88
2,5	0,79
3,0	0,74
3,5	0,72
$\geq 4,0$	0,70

Cuadro 2.3.4-4: Valores del factor s

T	s
≤ 6	0,100
7	0,098
8	0,093
12	0,065
14	0,053
16	0,044
18	0,038
≥ 20	0,035

(Los valores intermedios en los cuadros 1-4 se obtendrán por interpolación lineal)

2.3.5 Los cuadros y fórmulas descritos en 2.3.4 se basan en datos de buques que presentan las siguientes características:

- .1 B/d inferior a 3,5;
- .2 (KG/d-1) entre -0,3 y 0,5; y
- .3 T inferior a 20 s.

En el caso de los buques cuyos parámetros rebasen los límites indicados supra, el ángulo de balance (φ_1) podrá determinarse también mediante experimentos con un modelo de buque de ese tipo utilizando el procedimiento descrito en la circular MSC.1/Circ.1200. Asimismo, la Administración podrá aceptar las estimaciones alternativas mencionadas para cualquier buque si lo estima oportuno.

CAPÍTULO 3: CRITERIOS ESPECIALES PARA DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES

3.1 Buques de pasaje

Los buques de pasaje cumplirán las prescripciones de 2.2 y 2.3.

3.1.1 Además, el ángulo de escora producido por la aglomeración de pasajeros en una banda, tal como se define infra, no excederá de 10°.

3.1.1.1 Se supondrá una masa mínima de 75 kg por pasajero, si bien se permitirá aumentar este valor, a reserva de que lo apruebe la Administración. La Administración determinará además la masa y la distribución del equipaje.

3.1.1.2 La altura del centro de gravedad de los pasajeros se supondrá igual a:

- .1 1 m por encima del nivel de cubierta estando los pasajeros de pie. Si es necesario, se tendrán en cuenta la brуска y el arrufo de la cubierta; y
- .2 0,3 m por encima de los asientos estando los pasajeros sentados.

3.1.1.3 Se supondrá que los pasajeros y su equipaje se encuentran en los espacios destinados normalmente para ellos cuando se trate de evaluar el cumplimiento de los criterios que figuran en 2.2.1 a 2.2.4.

3.1.1.4 Al comprobar el cumplimiento de los criterios que figuran en 3.1.1 y 3.1.2, se supondrá que los pasajeros sin equipaje están distribuidos de modo que se produzca la combinación más desfavorable de momento escorante y/o de altura metacéntrica inicial que puedan darse en la práctica. A este respecto, no será necesario tomar un valor superior a cuatro personas por metro cuadrado.

3.1.2 Además, el ángulo de escora debido a una maniobra de giro no excederá de 10° si se calcula utilizando la fórmula siguiente:

$$M_R = 0,200 \cdot \frac{v_0^2}{L_{wl}} \cdot \Delta \left(KG - \frac{d}{2} \right)$$

donde:

M_R	=	momento escorante, en (kNm)
v_0	=	velocidad de servicio, en (m/s)
L_{wl}	=	eslora en la flotación del buque, en (m)
Δ	=	desplazamiento, en (t)
d	=	calado medio, en (m)
KG	=	altura del centro de gravedad sobre la línea de base, en (m).

3.2 Petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas

Los petroleros que se especifican en la sección 2 de la Introducción (Definiciones), cumplirán lo dispuesto en la regla 27 del Anexo I del MARPOL 73/78.

3.3 Buques de carga que transporten cubiertas de madera

Los buques de carga que transporten cubiertas de madera cumplirán las prescripciones de 2.2 y 2.3, a menos que la Administración juzgue satisfactoria la aplicación de la disposición alternativa 3.3.2.

3.3.1 Ámbito de aplicación

Las disposiciones que figuran a continuación son aplicables a todos los buques de eslora igual o superior a 24 m dedicados al transporte de cubiertas de madera. Los buques que tengan asignada una línea de carga para buques con cubierta de madera y la utilicen, cumplirán también lo prescrito en las reglas 41 a 45 del Convenio de Líneas de Carga 1966 y el Protocolo de 1988 relativo al mismo.

3.3.2 Criterios de estabilidad alternativos

En los buques que transporten cubiertas de madera, y siempre que la cubierta se extienda longitudinalmente entre las superestructuras (cuando no haya superestructura que constituya un límite a popa, la cubierta de madera se debe extender por lo menos hasta el extremo popel de la escotilla más a popa)¹¹ y transversalmente a todo lo ancho de la manga del buque, con excepción de la anchura de un trancanil alomado que no exceda del 4% de la manga y/o de la necesaria para colocar los pies derechos de soporte, y dado asimismo que la cubierta permanezca firmemente sujeta cuando el buque acuse grandes ángulos de escora, los criterios pueden ser:

3.3.2.1 El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) no será inferior a 0,08 metro-radián hasta un ángulo de escora $\varphi = 40^\circ$ o hasta el ángulo de inundación descendente, si éste es inferior a 40° .

3.3.2.2 El valor máximo del brazo adrizante (brazo GZ) será como mínimo de 0,25 m.

3.3.2.3 Durante todo el viaje, la altura metacéntrica GM_0 no será inferior a 0,1 m, teniendo en cuenta la absorción de agua por la carga de cubierta y/o la acumulación de hielo en las superficies a la intemperie (los pormenores figuran en la parte B, capítulo 6: Consideraciones sobre el engelamiento).

3.3.2.4 Cuando se determine la aptitud de un buque para soportar los efectos combinados del viento de través y el balance con arreglo a 2.3, se respetará el límite de 16° del ángulo de escora provocado por un viento constante, pero se podrá dejar de lado el criterio adicional del 80% del ángulo de inmersión de la línea de contorno de la cubierta.

¹¹ Véase la regla 44 2) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988, enmendado.

3.4 Buques de carga que transporten grano a granel

La estabilidad sin avería de los buques dedicados al transporte de grano debe ajustarse a las prescripciones del Código internacional para el transporte sin riesgo de grano a granel, adoptado mediante la resolución MSC.23(59).¹²

3.5 Naves de gran velocidad

Las naves de gran velocidad que se especifican en la sección 2 de la Introducción (Definiciones), construidas el 1 de enero de 1996 o posteriormente pero antes del 1 de julio de 2002, a las que se aplique el capítulo X del Convenio SOLAS 1974, deberán cumplir las prescripciones de estabilidad del Código NGV 1994 (resolución MSC.36(63)). Toda nave de gran velocidad a la que se aplique el capítulo X del Convenio SOLAS 1974, con independencia de su fecha de construcción, que haya sido objeto de reparaciones, reformas o modificaciones de carácter importante, y las naves de gran velocidad construidas el 1 de julio de 2002 o posteriormente, cumplirán las prescripciones de estabilidad del Código NGV 2000 (resolución MSC.97(73)).

¹² Véase la parte C del capítulo 6 del Convenio SOLAS 1974, enmendado por la resolución MSC.23(59).

PARTE B RECOMENDACIONES APLICABLES A BUQUES DEDICADOS A DETERMINADOS TIPOS DE OPERACIONES Y A DETERMINADOS TIPOS DE BUQUES Y DIRECTRICES ADICIONALES

CAPÍTULO 1: CUESTIONES GENERALES

1.1 Finalidad

Esta parte del Código tiene por finalidad:

- .1 recomendar criterios de estabilidad y otras medidas que garanticen la seguridad operacional de determinados tipos de buques a fin de reducir al mínimo los riesgos para los mismos, el personal de a bordo y el medio ambiente; y
- .2 ofrecer directrices con respecto a la información sobre estabilidad, disposiciones operacionales contra la zozobra, consideraciones sobre el engelamiento, así como consideraciones sobre la integridad de estanquidad y la determinación de los parámetros de desplazamiento en rosca.

1.2 Ámbito de aplicación

1.2.1 La presente parte del presente código define criterios recomendados sobre estabilidad sin avería aplicables a determinados tipos de buques y otros vehículos marinos que no se han incluido en la parte A y con los que se pretende complementar los criterios de la parte A en el caso de buques de tamaño o funcionamiento particulares.

1.2.2 Las recomendaciones que figuran a continuación también pueden aplicarse a otros buques sujetos a fuerzas externas similares, a fin de determinar la idoneidad de la estabilidad.

1.2.3 Las Administraciones podrán imponer prescripciones adicionales sobre aspectos relacionados con el proyecto de buques de carácter innovador o de buques que no estén regidos por el presente código.

1.2.4 Los criterios establecidos en esta parte deberían servir de orientación a las Administraciones si no se aplican las prescripciones nacionales.

CAPÍTULO 2: CRITERIOS RECOMENDADOS DE PROYECTO PARA BUQUES DEDICADOS A CIERTOS TIPOS DE OPERACIONES Y DETERMINADOS TIPOS DE BUQUE

2.1 Buques pesqueros

2.1.1 Ámbito de aplicación

Las disposiciones que figuran a continuación son aplicables a los buques pesqueros con cubierta y de navegación marítima, que se especifican en la sección 2 de la Introducción (Definiciones). Los criterios de estabilidad indicados en 2.1.3 y 2.1.4 infra se deben cumplir en todas las condiciones de carga especificadas en 3.4.1.6, a menos que la Administración quede satisfecha de que la experiencia operacional justifica desviarse de los mismos.

2.1.2 Precauciones generales contra la zozobra

Además de las precauciones generales mencionadas en 5.1, 5.2 y 5.3 de la parte B, las medidas que se enumeran a continuación deben considerarse como una orientación preliminar sobre aspectos de estabilidad que influyen en la seguridad:

- .1 los artes de pesca y otros objetos pesados se estibarán adecuadamente en un lugar lo más bajo posible del buque;
- .2 se tendrá especial cuidado cuando la tracción del arte de pesca pueda afectar negativamente a la estabilidad, por ejemplo, cuando se izan las redes con halador mecánico o el arte de arrastre se engancha en obstrucciones del fondo. La tracción del arte de pesca deberá ejercerse desde un punto del buque lo más bajo posible, por encima de la flotación;
- .3 el equipo para soltar la cubertada en buques pesqueros que lleven la captura en cubierta, como arenque por ejemplo, se mantendrá en buen estado de funcionamiento;
- .4 cuando la cubierta principal esté preparada para el transporte de cubertadas, subdividida con tablonés de encajonar, se dejarán entre éstos espacios de dimensiones apropiadas que permitan que el agua fluya libremente hacia las portas de desagüe para impedir que se acumule;
- .5 para evitar que se corra la carga de pescado transportado a granel, las divisiones amovibles de las bodegas irán debidamente instaladas;
- .6 es peligroso confiar en el gobierno automático, ya que ello puede entorpecer los cambios de rumbo que tal vez sean necesarios en condiciones de mal tiempo;
- .7 se hará todo lo necesario para mantener el francobordo adecuado en las diversas condiciones de carga y, cuando existan normas relativas a la línea de carga, éstas se cumplirán rigurosamente en todo momento; y

- .8 se tendrá especial cuidado cuando la tracción del arte de pesca dé lugar a ángulos de escora peligrosos, lo cual puede suceder cuando dicho arte se engancha en algún obstáculo submarino o al manipular artes de pesca, especialmente las de cerco de jareta, o si se rompe algún cable de las redes de arrastre. Los ángulos de escora producidos en esas situaciones por los artes de pesca pueden eliminarse utilizando dispositivos que permitan reducir o eliminar las fuerzas excesivas que ejerza el propio arte. Tales dispositivos no deberán suponer un peligro para el buque si se utilizan en circunstancias distintas de las previstas.

2.1.3 Criterios generales recomendados¹³

2.1.3.1 Los criterios generales de estabilidad sin avería que figuran en 2.2.1 a 2.2.3 de la parte A se aplicarán a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m, con la salvedad de que las prescripciones sobre la altura metacéntrica inicial GM (véase el párrafo 2.2.4 de la parte A) en el caso de buques pesqueros de una sola cubierta no será inferior a 0,35 m. En los buques de superestructura corrida o cuya eslora sea igual o superior a 70 m, la altura metacéntrica podrá reducirse a un valor que sea satisfactorio a juicio de la Administración, pero en ningún caso inferior a 0,15 m.

2.1.3.2 La adopción por los países de criterios simplificados para aplicar esos valores básicos de estabilidad a sus propios tipos y clases de buques se reconoce como un método práctico y valioso para evaluar la estabilidad de modo económicamente rentable.

2.1.3.3 Cuando para limitar el ángulo de balance se utilicen dispositivos que no sean quillas de balance, la Administración habrá de quedar satisfecha de que se observan los criterios de estabilidad mencionados en 2.1.3.1 en todas las condiciones operacionales.

2.1.4 Criterio de viento y balance intensos (criterio meteorológico) para buques pesqueros

2.1.4.1 La Administración podrá aplicar lo dispuesto en 2.3 de la parte A, a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 m.

2.1.4.2 En el caso de los buques pesqueros de eslora comprendida entre 24 m y 45 m, la Administración podrá aplicar lo dispuesto en 2.3 de la parte A. Igualmente, los valores de la presión del viento (véase 2.3.2 de la parte A) podrán tomarse del cuadro siguiente:

h (m)	1	2	3	4	5	6 o más
P (Pa)	316	386	429	460	485	504

donde h es la distancia vertical desde el centro del área vertical proyectada del buque por encima de la flotación hasta la flotación.

¹³ Véase la regla III/2 del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos.

2.1.5 Recomendaciones sobre un criterio de estabilidad simplificado y provisional para buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 30 m

2.1.5.1 En los buques con cubierta de eslora inferior a 30 m se utilizará como criterio la siguiente fórmula aproximada para calcular la altura metacéntrica mínima GM_{min} (en metros) en todas las condiciones operacionales:

$$GM_{min} = 0,53 + 2 \cdot B \cdot \left[0,075 - 0,37 \cdot \left(\frac{f}{B}\right) + 0,82 \cdot \left(\frac{f}{B}\right)^2 - 0,014 \cdot \left(\frac{B}{D}\right) - 0,032 \cdot \left(\frac{l_s}{L}\right) \right]$$

donde:

L = la eslora del buque en la flotación, en la condición de carga máxima (en m)

l_s = la longitud real de la superestructura cerrada que se extiende de banda a banda (en m)

B = la manga máxima del buque en la flotación, en la condición de máxima carga (en m)

D = el puntal del buque medido verticalmente en los medios desde la línea base hasta la parte alta de la cubierta superior en el costado (en m)

f = el francobordo mínimo medido verticalmente desde la parte alta de la cubierta superior en el costado hasta la flotación real (en m).

Esta fórmula es aplicable a buques con las características siguientes:

- .1 f/B entre 0,02 y 0,2;
- .2 l_s/L inferior a 0,6;
- .3 B/D entre 1,75 y 2,15;
- .4 las ordenadas de la curva de arrufo a proa y a popa son iguales o superiores a las del arrufo estándar prescrito en la regla 38 8) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 o de su Protocolo de 1988, en su forma enmendada; y
- .5 la altura de la superestructura incluida en el cálculo no es inferior a 1,8 m.

En el caso de buques cuyos parámetros difieran de los límites anteriores, la fórmula se aplicará con especial cuidado.

2.1.5.2 Con la fórmula anterior no se pretende sustituir los criterios básicos que figuran en 2.1.3 y 2.1.4, sino que debe emplearse únicamente en los casos en que no haya ni puedan obtenerse curvas transversales de estabilidad, curvas de alturas KM, ni curvas de brazos GZ para evaluar la estabilidad de un determinado buque.

2.1.5.3 El valor calculado de la altura GM deberá compararse con los valores reales de la altura GM para todas las condiciones de carga del buque. Si para determinar la altura GM real se utiliza una prueba de estabilidad basada en un desplazamiento estimado o cualquier otro método aproximado, habrá que añadir un margen de seguridad al valor calculado de la altura GM_{\min} .

2.2 Pontones

2.2.1 Ámbito de aplicación

Las disposiciones que figuran a continuación son aplicables a los pontones de navegación marítima. Normalmente se considera que un pontón:

- .1 no va autopropulsado;
- .2 no lleva tripulación;
- .3 transporta sólo carga en cubierta;
- .4 su coeficiente de bloque es igual o superior a 0,9;
- .5 su relación manga/puntal es superior a 3; y
- .6 no tiene escotillas en cubierta, salvo pequeños registros cerrados por tapas y juntas.

2.2.2 Planos y cálculos de estabilidad

La información siguiente es la que se suele presentar a la Administración a efectos de aprobación:

- .1 plano de formas;
- .2 curvas hidrostáticas;
- .3 curvas cruzadas de estabilidad;
- .4 informe sobre las lecturas de calado y densidad y cálculo del desplazamiento en rosca y de la posición longitudinal del centro de gravedad;
- .5 justificación de la supuesta posición vertical del centro de gravedad; y
- .6 orientación simplificada sobre estabilidad, tal como un diagrama de carga, que permita cargar el pontón de conformidad con los criterios de estabilidad.

2.2.3 Realización de los cálculos

Por lo que respecta a los cálculos, se sugiere lo siguiente:

- .1 no se tendrá en cuenta la flotabilidad de la cubierta (salvo que se haya autorizado una concesión por flotabilidad en el caso de cubiertas de madera firmemente sujetas);
- .2 se tendrán en cuenta factores tales como la absorción de agua (por ejemplo, de la madera), el agua retenida en la carga (por ejemplo, en tuberías) y la acumulación de hielo;
- .3 al realizar los cálculos de la escora producida por el viento:
 - .3.1 se supondrá que la presión del viento es constante y, para operaciones de índole general, que actúa sobre una masa sólida que se extiende a todo lo largo de la cubierta de carga y hasta una altura supuesta por encima de dicha cubierta,
 - .3.2 se supondrá que el centro de gravedad de la carga está situado en el punto medio de la altura de ésta, y
 - .3.3 el brazo de palanca debido al viento se tomará desde el centro de la cubierta hasta el punto medio del calado medio;
- .4 los cálculos se realizarán de modo que abarquen una gama completa de calados operacionales; y
- .5 se supondrá que el ángulo de inundación descendente es aquel al que se sumerge una abertura por la que puede producirse una inundación progresiva. Estas aberturas no incluyen las que van cerradas con una tapa de registro estanca ni los respiraderos provistos de cierre automático.

2.2.4 Criterios de estabilidad sin avería

2.2.4.1 El área bajo la curva de brazos adrizantes hasta el ángulo correspondiente al brazo adrizante máximo no será inferior a 0,08 metro-radián.

2.2.4.2 El ángulo de escora estática producido por una carga del viento uniformemente distribuida de 540 Pa (velocidad del viento de 30 m/s) no debe ser superior al ángulo para el que se sumerja la mitad del francobordo en la condición pertinente de carga, donde el brazo de palanca del momento escorante producido por el viento se mide desde el centroide de la superficie expuesta al viento hasta el punto medio del calado.

2.2.4.3 La gama mínima de estabilidad será de:

$$20^\circ \text{ si } L \leq 100 \text{ m}$$

$$15^\circ \text{ si } L \geq 150 \text{ m}$$

Para las esloras intermedias se calculará por interpolación.

2.3 Buques portacontenedores de eslora superior a 100 m

2.3.1 Ámbito de aplicación¹⁴

Estas prescripciones son aplicables a los buques portacontenedores de eslora superior a 100 m que se especifican en la sección de la Introducción (Definiciones). También podrán aplicarse a otros buques de carga de dicha eslora que tengan un abanico pronunciado o un plano de flotación de gran área. La Administración podrá aplicar los criterios siguientes en lugar de los indicados en la parte A (2.2).

2.3.2 Estabilidad sin avería

2.3.2.1 El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) no será inferior a 0,009/C metro-radián hasta un ángulo de escora $\varphi = 30^\circ$, ni inferior a 0,016/C metro-radián hasta $\varphi = 40^\circ$, o hasta el ángulo de inundación descendente φ_f (tal como se define en 2.2 de la parte A) si éste es inferior a 40° .

2.3.2.2 Además, el área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) entre los ángulos de escora de 30° y 40° , o entre 30° y φ_f si este ángulo es inferior a 40° , no será inferior a 0,006/C metro-radián.

2.3.2.3 El brazo adrizante GZ será como mínimo de 0,033/C m a un ángulo de escora igual o superior a 30° .

2.3.2.4 El brazo adrizante máximo será como mínimo de 0,042/C m.

2.3.2.5 El área total bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) hasta el ángulo de inundación φ_f no será inferior a 0,029/C metro-radián.

2.3.2.6 En los criterios anteriores, el factor de forma C se calculará utilizando la fórmula siguiente y la figura 2.3-1:

$$C = \frac{d \cdot D'}{B_m^2} \cdot \sqrt{\frac{d}{KG}} \cdot \left(\frac{C_B}{C_W}\right)^2 \cdot \sqrt{\frac{100}{L}}$$

donde:

d = calado medio, en m;

¹⁴ Dado que los criterios de la presente sección se establecieron empíricamente a partir de los datos de buques portacontenedores de eslora inferior a 200 m, deberán extremarse las precauciones al aplicarlos a los buques que rebasen dichos límites.

D' = puntal de trazado del buque, corregido para tener en cuenta partes definidas de los volúmenes delimitados por las brazolas de escotilla con arreglo a la fórmula:

$$D' = D + h \cdot \left(\frac{2 \cdot b - B_D}{B_D} \right) \cdot \left(\frac{2 \cdot \sum l_h}{L} \right), \text{ como se define en la figura 2.3-1}$$

D = puntal de trazado del buque, en m

B_D = manga de trazado del buque, en m

KG = altura del centro de masa por encima de la base, corregida para tener en cuenta el efecto de superficie libre no se empleará un valor de la altura KG inferior a d , en m

C_B = coeficiente de bloque

C_W = coeficiente del plano de flotación.

l_H = longitud de cada brazola de escotilla dentro de $L/4$ a proa y a popa del centro del buque, en m (véase la figura 2.3-1)

b = anchura media de las brazolas de escotilla dentro de $L/4$ a proa y a popa del centro del buque, en m (véase la figura 2.3-1)

h = altura media de las brazolas de escotilla dentro de $L/4$ a proa y a popa del centro del buque, en m (véase la figura 2.3-1)

L = eslora del buque, en m

B = manga del buque en la línea de flotación, en m

B_m = manga del buque en la línea de flotación a la mitad del calado medio, en m.

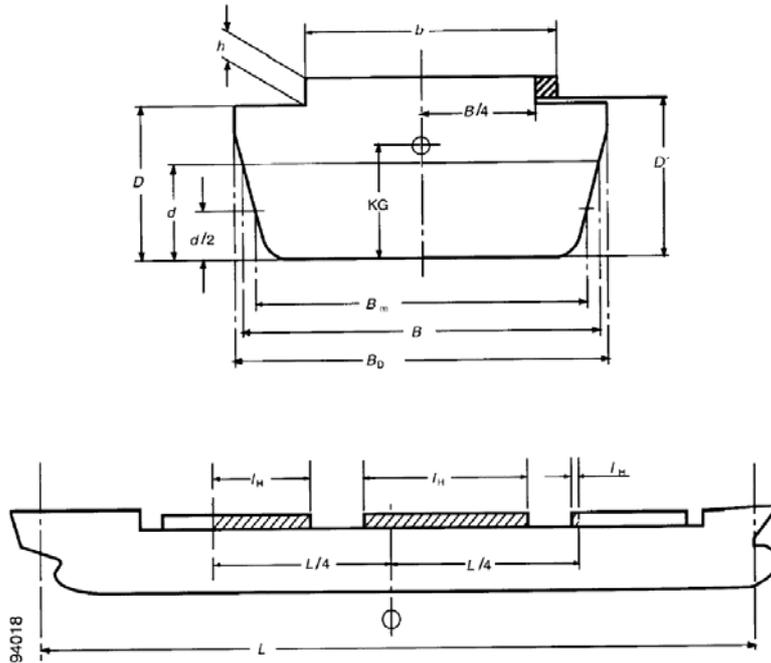


Figura 2.3-1

Las partes sombreadas de la figura 2.3-1 representan volúmenes parciales delimitados por las brazolas de escotilla que se considera contribuyen a la resistencia contra la zozobra con ángulos de escora amplios cuando el buque se encuentra en la cresta de la ola.

2.3.2.7 Se recomienda la utilización de computadores electrónicos de carga y estabilidad para determinar el asiento y la estabilidad del buque en diferentes condiciones operacionales.

2.4 Buques de suministro mar adentro

2.4.1 Ámbito de aplicación

2.4.1.1 Las disposiciones que figuran a continuación son aplicables a los buques de suministro mar adentro, según se especifican en la sección 2 de la Introducción (Definiciones), de eslora igual o superior a 24 m. Los criterios de estabilidad indicados en 2.4.5 son aplicables a los buques de eslora no superior a 100 m.

2.4.1.2 En lo que respecta a los buques que efectúan viajes próximos a la costa, según se especifican en la sección "Definiciones", los principios señalados en 2.4.2 deben servir de orientación a la Administración para elaborar sus propias normas nacionales. Ésta podrá permitir la atenuación de las prescripciones del presente código en el caso de los buques que efectúen viajes próximos a sus propias costas si, a su juicio, las condiciones operacionales de tales buques hacen irrazonable o innecesario el cumplimiento de las disposiciones del presente código.

2.4.1.3 Cuando en un servicio similar se utilicen buques que no sean de suministro mar adentro, según se especifican en la sección "Definiciones", la Administración determinará hasta qué punto cabrá exigirles que cumplan las disposiciones del presente código.

2.4.2 Principios que rigen los viajes próximos a la costa

2.4.2.1 Al definir, a los efectos del presente código, los viajes próximos a la costa, la Administración no impondrá a buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de otro Estado y estén dedicados a realizar tales viajes normas de proyecto y de construcción más rigurosas que las establecidas para los buques con derecho a enarbolar su propio pabellón. La Administración no impondrá en ningún caso, normas más rigurosas respecto de buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de otro Estado que las establecidas en el presente código para los buques no dedicados a realizar viajes próximos a la costa.

2.4.2.2 Por lo que respecta al proyecto y la construcción de buques dedicados regularmente a realizar viajes próximos a la costa de otro Estado, la Administración establecerá normas no inferiores a las prescritas por el Gobierno del Estado frente a cuyas costas naveguen esos buques, a condición de que dichas normas no sean más rigurosas que las establecidas en el presente código para los buques no dedicados a realizar viajes próximos a la costa.

2.4.2.3 Todo buque dedicado a realizar viajes que rebase los límites de los viajes próximos a la costa cumplirá las disposiciones del presente código.

2.4.3 Precauciones contra la zozobra en la fase de construcción

2.4.3.1 Si es posible, el acceso al espacio de máquinas se habilitará en el castillo. Todo acceso al espacio de máquinas desde la cubierta expuesta de carga estará provisto de dos cierres estancos a la intemperie. El acceso a los espacios situados por debajo de la cubierta expuesta de carga se habilitará preferiblemente desde un punto situado dentro o por encima de la cubierta de la superestructura.

2.4.3.2 El área de las portas de desagüe situadas en las amuradas de la cubierta de carga se ajustará como mínimo a lo prescrito en la regla 24 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 o de su Protocolo de 1988, enmendado. Se estudiará cuidadosamente la disposición de las portas de desagüe para asegurar la máxima eficacia en el drenaje del agua que se acumule en cubiertas de tuberías o en nichos del extremo popel del castillo. En el caso de los buques que naveguen en zonas donde sea probable la formación de hielo, no deberían instalarse obturadores en las portas de desagüe.

2.4.3.3 La Administración prestará especial atención al drenaje adecuado de los puestos de estiba de tuberías, teniendo en cuenta las características del buque de que se trate. No obstante, el área prevista para el drenaje de los puestos de estiba de tuberías será superior a la prescrita para las portas de desagüe en las amuradas de la cubierta de carga, y en las aberturas no se instalarán obturadores.

2.4.3.4 Todo buque dedicado a operaciones de remolque debería ir provisto de medios para soltar rápidamente el cable de remolque.¹⁵

¹⁵ Los buques provistos de sistemas de chigre de remolque también deberían disponer de medios de suelta rápida.

2.4.4 Precauciones operacionales contra la zozobra

2.4.4.1 La carga estibada en cubierta se dispondrá con miras a evitar la obstrucción de las portas de desagüe o de las aberturas necesarias para que el agua corra desde los puestos de estiba de tuberías hacia dichas portas.

2.4.4.2 En todas las condiciones operacionales se mantendrá un francobordo a popa de 0,005L como mínimo.

2.4.5 Criterios de estabilidad

2.4.5.1 Los criterios de estabilidad que figuran en 2.2 de la parte A se aplicarán a todos los buques de suministro mar adentro, con la salvedad de aquéllos cuyas características les impidan cumplir con la referida disposición.

2.4.5.2 Cuando las características de un buque hagan impracticable el cumplimiento de lo dispuesto en 2.2 de la parte A, se recomienda aplicar los siguientes criterios equivalentes:

- .1 el área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) no será inferior a 0,07 metro-radián hasta un ángulo de 15° si el brazo adrizante máximo (GZ) se da a un ángulo igual a 15° o de 0,055 metro-radián hasta un ángulo de 30° si el brazo adrizante máximo (GZ) se da a un ángulo igual o superior a 30°. Cuando el brazo adrizante máximo (GZ) se dé a un ángulo comprendido entre 15° y 30°, el área correspondiente bajo la curva de brazos adrizantes será igual a:

$$0,055 + 0,001 (30^\circ - \varphi_{\max}) \text{ metro-radián};^{16}$$

- .2 el área bajo la curva de brazos adrizantes (curva de brazos GZ) entre los ángulos de escora de 30° y 40°, o entre 30° y φ_f si este ángulo es inferior a 40°, no será inferior a 0,03 metro-radián;
- .3 el brazo adrizante (GZ) será como mínimo de 0,2 m a un ángulo de escora igual o superior a 30°;
- .4 el brazo adrizante máximo (GZ) se dará a un ángulo de escora no inferior a 15°;
- .5 la altura metacéntrica transversal inicial (GM_0) no será inferior a 0,15 m; y
- .6 véanse además 2.1.3 a 2.1.5 de la parte A y 5.1 de la parte B.

¹⁶ φ_{\max} es el ángulo de escora, expresado en grados, en el que la curva de brazos adrizantes alcanza su valor máximo.

2.5 Buques para fines especiales

2.5.1 Ámbito de aplicación

Las disposiciones que figuran a continuación son aplicables a los buques para fines especiales, según se especifican en la sección 2 de la Introducción (Definiciones), cuyo arqueo bruto no sea inferior a 500 toneladas. La Administración podrá asimismo aplicar dichas disposiciones, dentro de lo razonable y posible, a los buques para fines especiales de arqueo bruto inferior a 500 toneladas.

2.5.2 Criterios de estabilidad

La estabilidad sin avería de los buques para fines especiales debe ajustarse a lo dispuesto en 2.2 de la parte A, aunque podrán utilizarse los criterios especificados en 2.4.5 de la parte B aplicables a los buques de suministro mar adentro si se trata de buques para fines especiales de eslora inferior a 100 m cuyo proyecto y características sean análogos.

2.6 Unidades móviles de perforación mar adentro

Para las unidades móviles de perforación mar adentro construidas:

1. el 1 de enero de 2012 o posteriormente, deberían aplicarse las disposiciones del capítulo 3 del Código MODU 2009, adoptado mediante la resolución A.1023(26);
2. el 1 de mayo de 1991 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2012, deberían aplicarse las disposiciones del capítulo 3 del Código MODU 1989, adoptado mediante la resolución A.649(16); y
3. antes del 1 de mayo de 1991, deberían aplicarse las disposiciones del capítulo 3 del Código MODU 1979, adoptado mediante la resolución A.414(XI).

2.7 Buques dedicados a operaciones de anclaje

2.7.1 Ámbito de aplicación

2.7.1.1 Las disposiciones que figuran a continuación se aplican a los buques dedicados a operaciones de anclaje.

2.7.1.2 Por cable se entiende un cabo específico (cable metálico, cable sintético o cadena) utilizado para el anclaje, por medio de un chigre de anclaje.

2.7.2 Brazos escorantes

2.7.2.1 El brazo escorante $HL\phi$, generado por la acción de un momento escorante causado por las componentes vertical y horizontal de la tensión aplicada al cable, debería calcularse como:

$$HL\phi = (M_{AH} / \Delta_2) \cos \phi$$

donde:

$$M_{AH} = F_p \times (h \sin \alpha \times \cos \beta + y \times \sin \beta);$$

Δ_2 = desplazamiento de una condición de carga, incluida la acción de las cargas verticales añadidas (F_v), en el plano de crujía en la popa del buque;

$$F_v = F_p \times \sin \beta;$$

α = ángulo horizontal entre el plano de crujía y el vector con el que la tensión del cable se aplica al buque adrizado, positivo a estribor;

β = ángulo vertical entre el plano de flotación y el vector con el que la tensión del cable se aplica al buque, positivo hacia abajo, que debería considerarse en el ángulo del momento escorante máximo como $\tan^{-1}(y/(h \times \sin \alpha))$, pero no inferior a $\cos^{-1}(1,5 \text{ BP}/(F_p \cos \alpha))$, utilizando unidades compatibles.

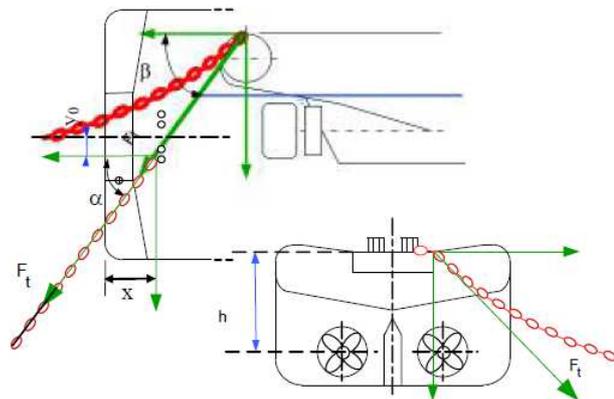


Figura 2.7-1: Diagramas donde se muestra el significado previsto de los parámetros α , β , x , y h . F_t representa el vector de la tensión aplicada al cable

B_p = tracción sobre bolardo, que es la tracción continua máxima documentada, obtenida mediante una prueba de tracción estática en el mar llevada a cabo de conformidad con lo dispuesto en el anexo A de la circular MSC/Circ.884, o una norma equivalente aceptable para la Administración;

F_p = (tensión admisible) tensión del cable que puede aplicarse al buque cargado al operar mediante un conjunto de clavijas de remolque especificado, a cada α , para la cual se pueden satisfacer todos los criterios de estabilidad. Bajo ninguna circunstancia debería considerarse una F_p superior a F_d ;

F_d = (tensión del cable máxima de proyecto) tracción máxima del cable del chigre o fuerza de resistencia estática máxima del freno del chigre, si ésta es superior;

h = distancia vertical (m) desde el centro en el que la fuerza de propulsión actúa sobre el buque hasta:

- la parte más alta de la clavija de remolque, o

- un punto sobre la línea definida entre el punto más alto desde el que arría el chigre y el punto más alto de la popa o cualquier restricción física del movimiento transversal del cable;

y = distancia transversal (m) desde el plano de crujía hasta el punto fuera borda en el que la tensión del cable se aplica al buque, de acuerdo con la expresión:

$$\underline{y_0 + x \tan \alpha, \text{ pero no superior a } B/2;}$$

B = manga de trazado (m);

y₀ = distancia transversal (m) entre el plano de crujía del buque y la parte inferior de la clavija de remolque o cualquier restricción física del movimiento transversal del cable;

x = distancia longitudinal (m) entre la popa y la clavija de remolque o cualquier restricción física del movimiento transversal del cable.

2.7.3 Tensión admisible

2.7.3.1 La tensión admisible como función de α , que se define en el párrafo 2.7.2, no debería ser superior a la tensión determinada en el párrafo 2.7.3.2.

2.7.3.2 La tensión admisible como función de α puede calcularse mediante cálculos de estabilidad directos, siempre que se cumpla lo siguiente:

- .1 el brazo escorante debería determinarse para cada α según la definición del párrafo 2.7.2;
- .2 deberían satisfacerse los criterios de estabilidad del párrafo 2.7.4;
- .3 el ángulo α no debería ser inferior a 5°, excepto en los casos permitidos en el párrafo 2.7.3.3; y
- .4 los intervalos de α no deberían ser superiores a 5°, excepto si se aceptan intervalos más amplios, siempre que la tensión admisible esté limitada al α superior mediante la formación de sectores de trabajo.

2.7.3.3 Cuando se haya previsto la operación de recuperar un ancla atascada, estando el buque estacionario encima del ancla, a poca velocidad o ninguna, α podrá ser inferior a 5°.

2.7.4 Criterios de estabilidad

2.7.4.1 En el caso de las condiciones de carga previstas para las operaciones de anclaje, pero antes de que éstas comiencen, deberían aplicarse los criterios de estabilidad señalados en el párrafo 2.2 de la parte A, pero, cuando las características de un buque dado impidan el cumplimiento en la práctica de lo dispuesto en el párrafo 2.2 de la parte A, deberían aplicarse los criterios de estabilidad equivalentes que figuran en el párrafo 2.4 de la parte B. Durante las operaciones, bajo el efecto del momento escorante, deberían aplicarse los criterios indicados en los párrafos 2.7.4.2 a 2.7.4.4.

2.7.4.2 El área residual entre la curva del brazo adrizante y la curva del brazo escorante calculada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.7.2 no debería ser inferior a 0,070 metros-radianes.

El área está determinada desde la primera intersección de las dos curvas, φ_e , hasta el ángulo de la segunda intersección, φ_c , o el ángulo de inundación descendente, φ_f , si éste es inferior.

2.7.4.3 El brazo adrizante residual máximo GZ entre la curva del brazo adrizante y la curva del brazo escorante calculado de conformidad con el párrafo 2.7.2 debería ser al menos igual a 0,2 metros.

2.7.4.4 El ángulo estático en la primera intersección, φ_e , entre la curva del brazo adrizante y la curva del brazo escorante calculado de conformidad con el párrafo 2.7.2 no debería ser superior al menor de los ángulos siguientes:

.1 el ángulo al que el brazo adrizante equivale al 50 % del brazo adrizante máximo;

.2 el ángulo de inmersión del borde de la cubierta; o

.3 15°.

si este valor es menor.

2.7.4.5 Debería mantenerse en todas las condiciones de funcionamiento un francobordo mínimo a popa sobre el plano de crujía de al menos 0,005 L, con un desplazamiento determinado por Δ_2 , según la definición del párrafo 2.7.2. En la operación de recuperación del ancla que se prevé en el párrafo 2.7.3.3 podrá aceptarse un francobordo mínimo inferior siempre que así se haya tenido en cuenta en el plan de operaciones.

2.7.5 Precauciones contra la zozobra en la fase de construcción

2.7.5.1 Podrá utilizarse un instrumento de estabilidad para determinar la tensión admisible y comprobar el cumplimiento de los criterios de estabilidad pertinentes.

Podrán utilizarse a bordo dos tipos de instrumento de estabilidad:

- bien un soporte lógico que compruebe la tensión prevista o real basándose en las curvas de tensión admisible; o
- bien un soporte lógico que realice cálculos de estabilidad directos para comprobar el cumplimiento de los criterios pertinentes, para una condición de carga dada (antes de la aplicación de la fuerza de tensión), una tensión dada y una posición de cable dada (definida por los ángulos α y β).

2.7.5.2 Si es posible, el acceso al espacio de máquinas, excluidas las escotillas de emergencia para acceso y retirada, debería habilitarse en el castillo de proa. Todo acceso al espacio de máquinas desde la cubierta expuesta de carga debería estar provisto de dos cierres estancos a la intemperie. El acceso a los espacios situados por debajo de la cubierta expuesta de carga debería habilitarse, preferiblemente, desde un punto situado dentro o por encima de la cubierta de la superestructura.

2.7.5.3 El área de las portas de desagüe situadas en las amuradas de la cubierta de carga debería ajustarse como mínimo a lo prescrito en la regla 24 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988, en su forma enmendada, según proceda. Debería estudiarse cuidadosamente la disposición de las portas de desagüe para asegurar la máxima eficacia en el drenaje del agua que se acumule en las cubiertas de trabajo o en nichos del extremo popel del

castillo de proa. En el caso de los buques que naveguen en zonas donde sea probable la formación de hielo, no deberían instalarse obturadores en las portas de desagüe.

2.7.5.4 Los sistemas de chigre deberían estar equipados con medios de suelta en caso de emergencia.

2.7.5.5 En el caso de los buques dedicados a operaciones de anclaje deberían tenerse en cuenta las siguientes recomendaciones para las disposiciones sobre el anclaje:

.1 deberían instalarse clavijas de tope u otros elementos de proyecto destinados a impedir que el cable siga saliendo por la borda; y

.2 la cubierta de trabajo debería estar marcada con colores contrastantes u otros identificadores tales como clavijas guía, clavijas de tope o puntos similares fácilmente identificables que determinen las zonas operacionales del cabo a fin de facilitar la observación por parte del operador.

2.7.6 Procedimientos operacionales contra la zozobra

2.7.6.1 Debería establecerse un plan operacional exhaustivo para cada operación de anclaje, de conformidad con las directrices que figuran en el párrafo 3.8, en el que deberían determinarse como mínimo, pero no exclusivamente, las siguientes medidas de emergencia y procedimientos:

.1 condiciones ambientales para la operación;

.2 operaciones con chigre y movimientos de pesos;

.3 cumplimiento de los criterios de estabilidad, para las diferentes condiciones de carga previstas;

.4 tensiones admisibles sobre los chigres como función de α , de conformidad con el párrafo 3.8;

.5 procedimientos de suspensión del trabajo y corrección; y

.6 confirmación de la obligación del capitán de adoptar medidas correctivas cuando sea necesario.

2.7.6.2 La disposición de la carga estibada en cubierta debería ser tal que se evite cualquier obstrucción de las portas de desagüe o el movimiento brusco de la carga en cubierta.

2.7.6.3 Deberían evitarse las operaciones de lastrado compensatorio para corregir la escora del buque durante las operaciones de anclaje.

2.8 Buques dedicados a operaciones de remolque y de escolta

2.8.1 Ámbito de aplicación

Las disposiciones que figuran a continuación se aplican a los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente,¹⁷ el 1 de enero de 2020 o posteriormente, y que estén dedicados a operaciones de remolque en puerto, la costa o alta mar y a operaciones de escolta, así como a los buques transformados para realizar operaciones de remolque después de esa fecha.

2.8.2 Brazo escorante para las operaciones de remolque

2.8.2.1 El brazo escorante del momento de tiro se calcula como se indica infra.

.1 Un momento escorante transversal generado por el empuje máximo transversal ejercido por los sistemas de propulsión y de gobierno del buque, y la tracción opuesta del cable de remolque correspondiente.

.2 El brazo escorante, HL_{φ} , en (m), como función del ángulo de escora, φ , debería calcularse de conformidad con la fórmula siguiente:

$$HL_{\varphi} = \frac{BP \cdot C_T (h \cdot \cos \varphi - r \cdot \sin \varphi)}{g \cdot \Delta}$$

donde:

BP = tracción sobre bolardo, en (kN), que es la tracción continua máxima documentada, obtenida mediante una prueba de tracción sobre bolardo estática llevada a cabo de conformidad con las directrices¹⁸ correspondientes de la OMI o una norma aceptable para la Administración;

CT = - 0,5, en el caso de los buques con unidades de propulsión tradicional y no azimutal;

- 0,90/(1 + l/LLL), en el caso de los buques con unidades de propulsión azimutal instaladas en un único punto a lo largo de la eslora. Sin embargo, CT no debería ser inferior a 0,7 en el caso de los buques con propulsión azimutal de popa que remolquen por la popa o los remolcadores tractores que remolquen por la proa, ni inferior a 0,5 en el caso de los buques con propulsión azimutal de popa que remolquen por la proa o los remolcadores tractores que remolquen por la popa;

¹⁷ Por "cuya construcción se halle en una fase equivalente" se indica la fase en que:

.1 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y

.2 ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1 % de dicho total, si este segundo valor es menor.

¹⁸ Véase el anexo A de las "Directrices para la seguridad de las operaciones de remolque en alta mar" (MSC/Circ.884).

En el caso de los remolcadores con otros medios de propulsión y/o de remolque, el valor de CT se establecerá según cada caso a criterio de la Administración.

Δ = desplazamiento en (t);

l = distancia longitudinal, en (m), entre el punto de remolque y la línea central vertical de la unidad o unidades de propulsión que sean pertinentes para la situación de remolque examinada;

h = distancia vertical, en (m), entre el punto de remolque y la línea central horizontal de la unidad o unidades de propulsión que sean pertinentes para la situación de remolque examinada;

g = aceleración debida a la gravedad, en (m/s²), que se considerará igual a 9,81;

r = distancia transversal, en (m), entre la línea central y el punto de remolque, que será cero cuando el punto de remolque se encuentre en la línea central;

LLL = eslora (L), la eslora tal como se define en el Convenio internacional sobre líneas de carga en vigor.

El punto de remolque es el lugar en el que la fuerza del cable de remolque se aplica al buque. El punto de remolque puede ser un gancho de remolque, una chapa con aldabilla, un guiacabos o un accesorio equivalente para el mismo propósito.

2.8.2.2 El brazo escorante del momento de arrastre, HL_{φ} , en (m), se calcula de conformidad con la fórmula siguiente:

$$HL_{\varphi} = C_1 \cdot C_2 \cdot \gamma \cdot V^2 \cdot A_P \cdot (h \cdot \cos \varphi - r \cdot \sin \varphi + C_3 \cdot d) / (2 \cdot g \cdot \Delta)$$

donde:

C_1 = coeficiente de tracción lateral = $2,8 \left(\frac{L_S}{L_{PP}} - 0,1 \right)$ $0,10 \leq C_1 \leq 1,00$

C_2 = corrección de C_1 para el ángulo de escora = $\left(\frac{\varphi}{3 \cdot \varphi_D} + 0,5 \right)$ $C_2 \geq 1,00$

Ángulo con el borde de la cubierta $\varphi_D = \arctan\left(\frac{2f}{B}\right)$

C_3 = distancia desde el centro de AP hasta la línea de flotación como fracción del calado respecto del ángulo de escora

$C_3 = \left(\frac{\varphi}{\varphi_D} \right)$ $0,26 + 0,30$ $0,50 \leq C_3 \leq 0,83$

γ = gravedad específica del agua, en (t/m³);

V = velocidad lateral, en (m/s), que se considerará igual a 2,57 (5 nudos);

A_P = área lateral proyectada, en (m²), del casco sumergido;

r = distancia transversal, en (m), entre la línea central y el punto de remolque, que se considerará igual a cero cuando el punto de remolque se encuentre en la línea central;

L_s = distancia longitudinal, en (m), desde la perpendicular de popa hasta el punto de remolque;

L_{pp} = eslora entre perpendiculares, en (m);

φ = ángulo de escora;

f = francobordo en el centro del buque, en (m);

B = manga de trazado, en (m);

h = distancia vertical, en (m), desde la línea de flotación hasta el punto de remolque;

d = calado medio real, en (m).

El punto de remolque es el lugar en el que la fuerza del cable de remolque se aplica al buque. El punto de remolque puede ser un gancho de remolque, una chapa con aldabilla, un guiacabos o un accesorio equivalente para el mismo propósito.

2.8.3 Brazo escorante para las operaciones de escolta

2.8.3.1 Para la evaluación de los pormenores de la estabilidad durante las operaciones de escolta se considerará que el buque está en posición de equilibrio, determinada por la acción combinada de las fuerzas hidrodinámicas que actúan en el casco y en los apéndices, la fuerza de empuje y la fuerza del cable de remolque, como se muestra en la figura 2.8-1.

2.8.3.2 Para cada posición de equilibrio, la fuerza de gobierno, la fuerza de frenado, el ángulo de escora y el brazo escorante correspondientes se obtendrán a partir de los resultados de los ensayos a escala natural, las pruebas con modelos o las simulaciones numéricas de conformidad con una metodología aceptable para la Administración.

2.8.3.3 Para cada condición de carga pertinente, la evaluación de las posiciones de equilibrio se efectuará para la gama de velocidades de escolta aplicables, considerando la velocidad del buque asistido en el agua.¹⁹

2.8.3.4 Para cada combinación pertinente de la condición de carga y la velocidad de escolta se utilizará el brazo escorante máximo cuando se evalúen los pormenores de la estabilidad.

2.8.3.5 En los cálculos de la estabilidad, se considerará que el brazo escorante es constante.

¹⁹ La gama tipo de velocidades de escolta es de 6 a 10 nudos.

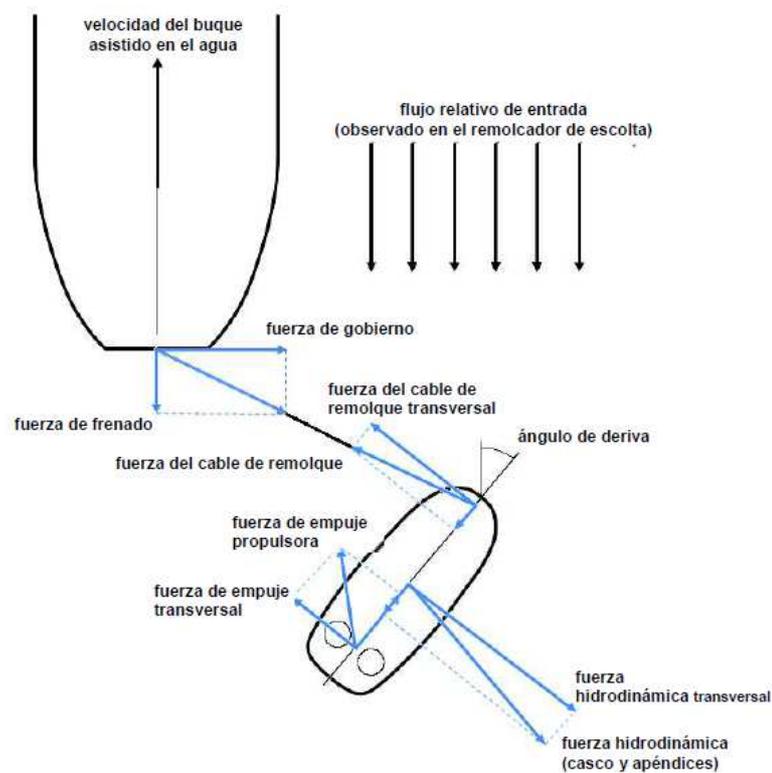


Figura 2.8-1: Posición de equilibrio del remolcador de escolta

2.8.4 Criterios de estabilidad

2.8.4.1 Además de los criterios de estabilidad que figuran en la sección 2.2 de la parte A, o de los criterios de estabilidad equivalentes que figuran en el capítulo 4 de las notas explicativas del Código IS 2008, cuando las características del buque hagan imposible cumplir lo dispuesto en la sección 2.2 de la parte A, deberían aplicarse los siguientes criterios de estabilidad:

2.8.4.2 En el caso de los buques dedicados a operaciones de remolque en puerto, en la costa o alta mar, el área A comprendida entre la curva del brazo adrizante y la curva del brazo escorante, calculada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.8.2.1 (momento de tiro) y medida desde el ángulo de escora, ϕ_e , hasta el ángulo de la segunda intersección, ϕ_c , o el ángulo de inundación descendente, ϕ_f , si este valor es inferior, debería ser superior al área B comprendida entre la curva del brazo escorante y la curva del brazo adrizante, medida desde el ángulo de escora $\phi = 0$ hasta el ángulo de escora, ϕ_e .

donde:

ϕ_e = ángulo de la primera intersección entre las curvas del brazo escorante y del brazo adrizante.

ϕ_f = ángulo de inundación descendente, según se define en el párrafo 2.3.1.4 de la parte A del presente código. Las aberturas que deban estar provistas de los dispositivos de cierre estancos a la intemperie en virtud del Convenio de Líneas de carga, pero que, por motivos operacionales, hayan de permanecer abiertas, se considerarán puntos de inundación descendentes en el cálculo de la estabilidad.

ϕ_c = ángulo de la segunda intersección entre las curvas del brazo escorante y del brazo adrizante.

2.8.4.3 En el caso de los buques dedicados a operaciones de remolque en puerto, en la costa o en alta mar, la primera intersección entre la curva del brazo adrizante y la curva del brazo escorante, calculada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.8.2.2 (momento de arrastre), debería producirse a un ángulo de escora inferior al ángulo de inundación descendente, ϕ_f .

2.8.4.4 En el caso de los buques dedicados a operaciones de escolta, el brazo escorante máximo determinado de conformidad con el párrafo 2.8.3 debería cumplir los criterios siguientes:

.1 Area A $>$ 1,25 \times Area B;

.2 Area C \geq 1,40 \times Area D; y

.3 $\phi_e < 15^\circ$

donde:

Área A: área de la curva del brazo adrizante medida desde el ángulo de escora ϕ_e hasta un ángulo de escora de 20° (véase la figura 2.8-2);

Área B: área de la curva del brazo escorante medida desde el ángulo de escora ϕ_e hasta un ángulo de escora de 20° (véase la figura 2.8-2);

Área C: área de la curva del brazo adrizante medida desde una escora igual a cero ($\phi = 0$) hasta ϕ_d (véase la figura 2.8-3);

Área D: área de la curva del brazo escorante medida desde una escora igual a cero ($\phi = 0$) hasta el ángulo de escora ϕ_d (véase la figura 2.8-3);

ϕ_e : ángulo de escora de equilibrio, correspondiente a la primera intersección entre la curva del brazo escorante y la curva del brazo adrizante;

ϕ_d : ángulo de escora, correspondiente a la segunda intersección entre la curva del brazo escorante y la curva del brazo adrizante, o el ángulo de inundación descendente, o 40° , si este valor es inferior.

Figura 2.8-2: Áreas A y B

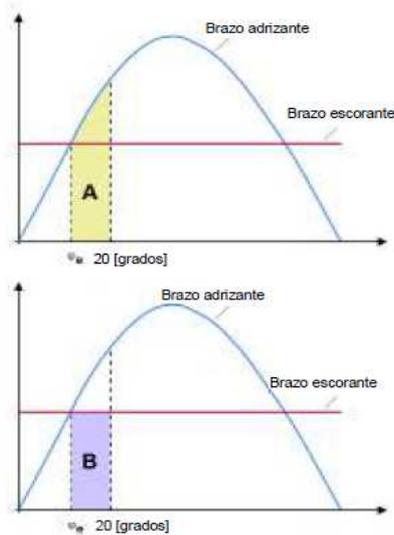
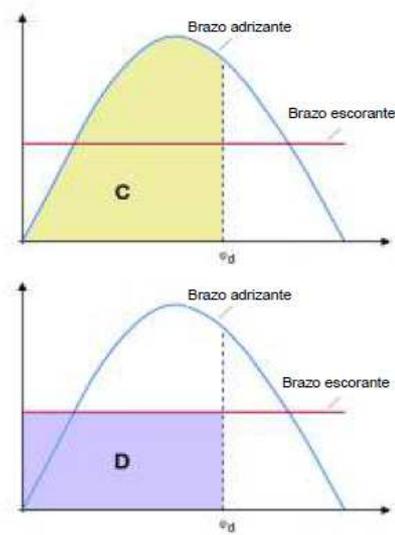


Figura 2.8-3: Áreas C y D



2.8.5 Precauciones contra la zozobra en la fase de construcción

2.8.5.1 Si es posible, el acceso al espacio de máquinas, excluidas las escotillas de emergencia para acceso y retirada, debería habilitarse en el castillo de proa. Todo acceso al espacio de máquinas desde la cubierta expuesta de carga debería estar provisto de dos cierres estancos a la intemperie, en el caso de que sea viable. El acceso a los espacios situados por debajo de la cubierta expuesta de carga debería habilitarse, preferiblemente, desde un punto situado dentro o por encima de la cubierta de la superestructura.

2.8.5.2 El área de las portas de desagüe situadas en las amuradas de la cubierta de carga debería ajustarse como mínimo a lo prescrito en la regla 24 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988, en su forma enmendada, según proceda. Debería estudiarse cuidadosamente la disposición de las portas de desagüe para asegurar la máxima eficacia en el drenaje del agua que se acumule en las cubiertas de trabajo o en nichos del extremo popel del castillo de proa. En el caso de los buques que naveguen en zonas donde sea probable la formación de hielo, no deberían instalarse obturadores en las portas de desagüe.

2.8.5.3 Todo buque dedicado a operaciones de remolque debería ir provisto de medios para soltar rápidamente el cable de remolque.²⁰

2.8.6 Procedimientos operacionales contra la zozobra

2.8.6.1 La carga estibada en cubierta debería disponerse con miras a evitar la obstrucción de las portas de desagüe o el corrimiento repentino de la carga situada en la cubierta. La carga situada en la cubierta, si la hubiera, no debería obstaculizar el movimiento del cable de remolque.

2.8.6.2 En todas las condiciones operacionales debería mantenerse un francobordo a popa de $0,005 \times LLL$ como mínimo.

²⁰ Los buques provistos de sistemas de chigre de remolque también deberían disponer de medios de suelta rápida.

2.9 Buques dedicados a operaciones de izada

2.9.1 Ámbito de aplicación

2.9.1.1 Las disposiciones que se indican a continuación se aplican a los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente,²¹ el 1 de enero de 2020 o posteriormente, y que están dedicados a operaciones de izada, así como a los buques transformados para llevar a cabo operaciones de izada a partir de dicha fecha.

2.9.1.2 Las disposiciones de esta sección deberían aplicarse a operaciones que impliquen la izada de las propias estructuras del buque o a izadas en las que el momento escorante máximo debido a la izada sea superior al dado por la siguiente fórmula:

$$ML = 0,67 * \Delta * GM * \left(\frac{f}{B}\right)$$

donde:

ML = valor umbral para el momento escorante debido (al equipo de izada y) a la carga en el equipo de izada, en (t•m);

GM = altura metacéntrica inicial con corrección de superficie libre, incluido el efecto (del equipo de izada y) de la carga en el equipo de izada, en (m);

f = francobordo mínimo medido desde la parte superior de la cubierta de intemperie hasta la línea de flotación, en (m);

B = manga de trazado del buque, en (m); y

Δ = desplazamiento del buque, incluida la carga de izada, en (t).

Las disposiciones de esta sección también se aplican a buques dedicados a operaciones de izada en las que no se induce ningún momento escorante transversal y el aumento de la posición vertical del centro de gravedad debido al peso izado es superior al 1 %.

Los cálculos deberían realizarse teniendo en cuenta las condiciones de carga menos favorables en las que vaya a utilizarse el equipo de izada.

2.9.1.3 A los efectos de la presente sección, las aguas no expuestas son aquellas en las que el impacto ambiental sobre las operaciones de izada es despreciable. En caso contrario, las aguas se considerarán expuestas. En general, las aguas no expuestas son extensiones tranquilas de agua, como por ejemplo, estuarios, radas, bahías o lagunas, en las que el alcance del viento²² es igual o inferior a seis millas marinas.

²¹ Por "cuya construcción se halle en una fase equivalente" se indica la fase en que:

.1 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y

.2 ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1 % de dicho total, si este segundo valor es menor.

²² El alcance del viento es una distancia horizontal y sin obstrucciones que puede recorrer el viento por encima del agua en línea recta.

2.9.2 Carga y posición vertical del centro de gravedad para diversos tipos de operaciones de izada

2.9.2.1 En las operaciones de izada en las que se utilice un dispositivo de izada que conste de una grúa, un puntal de carga, una cabria o similar:

.1 la magnitud de la carga vertical (P_L) debería ser la máxima carga estática permitida a un alcance determinado del dispositivo de izada;

.2 la distancia transversal (y) es la distancia transversal entre el punto en el que la carga vertical se aplica al dispositivo de izada y el eje longitudinal del buque en posición adrizada;

.3 se considera que la altura vertical de la carga (KG_{load}) es la distancia vertical desde el punto en el que la carga vertical se aplica al dispositivo de izada hasta la línea de base en posición adrizada; y

.4 ha de tenerse en cuenta el desplazamiento del centro de gravedad del dispositivo o dispositivos de izada.

2.9.2.2 En las operaciones de izada en las que no se utilice ningún dispositivo de izada que conste de una grúa, un puntal de carga, una cabria o similar, y que impliquen la izada de objetos sumergidos total o parcialmente sobre rodillos o puntos fuertes a nivel de la cubierta o cerca de ésta:

.1 la magnitud de la carga vertical (P_L) debería ser la carga del freno del chigre;

.2 la distancia transversal (y) es la distancia transversal entre el punto en el que la carga vertical se aplica al buque y el eje longitudinal del buque en posición adrizada; y

.3 se considera que la altura vertical de la carga (KG_{load}) es la distancia vertical desde el punto en el que la carga vertical se aplica al buque hasta la línea de base en posición adrizada.

2.9.3 Criterios de estabilidad

2.9.3.1 Los criterios de estabilidad aquí indicados, o los criterios que figuran en los párrafos 2.9.4, 2.9.5 o 2.9.7, según proceda, se cumplirán para todas las condiciones de carga previstas para la izada, con el dispositivo de izada y su carga en las posiciones más desfavorables. A los efectos de la presente sección, el dispositivo de izada, su carga o cargas y su centro de gravedad (COG) deberían incluirse en el desplazamiento y el centro de gravedad del buque, en cuyo caso no se aplica ningún momento escorante/brazo escorante.

2.9.3.2 Todas las condiciones de carga aplicadas durante las operaciones de izada han de satisfacer los criterios de estabilidad de las secciones 2.2 y 2.3 de la parte A. Cuando las características del buque hagan imposible cumplir lo dispuesto en la sección 2.2 de la parte A, deberían aplicarse los criterios de estabilidad equivalentes que se indican en el capítulo 4 de las notas explicativas del Código IS 2008. Durante las operaciones de izada determinadas en el párrafo 2.9.1 también deberían aplicarse los siguientes criterios de estabilidad:

.1 el ángulo de escora de equilibrio, ϕ_1 , no será superior al ángulo de escora estática máxima para el cual se haya proyectado el dispositivo de izada y que se ha considerado en la aprobación del dispositivo de carga;

.2 durante las operaciones de izada en aguas no expuestas, la distancia mínima entre el nivel del agua y la cubierta corrida más alta que cierre el casco estanco, teniendo en cuenta el asiento y la escora en cualquier posición a lo largo de la eslora del buque, no será inferior a 0,50 m; y

.3 durante las operaciones de izada en aguas expuestas, el francobordo residual no será inferior a 1,00 m, o el 75 % de la máxima altura significativa de las olas, H_s , en (m), que se registre durante la operación, si este valor es mayor.

2.9.4 Operaciones de izada llevadas a cabo con limitaciones operacionales y ambientales

2.9.4.1 Cuando la izada se lleva a cabo con las limitaciones que se determinen claramente en el párrafo 2.9.4.1.1, podrán aplicarse los criterios de estabilidad sin avería que figuran en el párrafo 2.9.4.1.2 en vez de los que se indican en el párrafo 2.9.3.

.1 En los límites de las condiciones ambientales debería especificarse como mínimo lo siguiente:

- la máxima altura significativa de la ola, H_s ; y
- la velocidad del viento máxima (medida durante un minuto a 10 m sobre el nivel del mar).

En los límites de las condiciones operacionales debería especificarse como mínimo lo siguiente:

- la duración máxima de la izada;
- las limitaciones de la velocidad del buque; y
- las limitaciones del tráfico/control del tráfico.

.2 Deberían aplicarse los siguientes criterios de estabilidad cuando la carga izada se encuentre en la posición más desfavorable:

.1 la esquina de la cubierta corrida más alta que cierre el casco estanco no estará sumergida;

.2 $A_{RL} \geq 1,4 \times A_{HL}$

donde:

A_{RL} = el área bajo la curva del brazo adrizante neto, corregida para el momento escorante de la grúa y para el momento adrizante debido al lastre compensatorio, si procede, que se extiende desde el ángulo de escora de equilibrio, φ_1 , hasta el ángulo de inundación descendente, φ_F , el ángulo de estabilidad nula, φ_R , o la segunda intersección de la curva del brazo adrizante con la curva del brazo escorante producido por el viento, si éste es inferior; véase la figura 2.9-1;

A_{HL} = el área bajo la curva del brazo escorante producido por el viento consecuencia de la fuerza del viento aplicada al buque y la izada a la velocidad del viento máxima especificada en el párrafo 2.9.4.1.1; véase la figura 2.9-1.

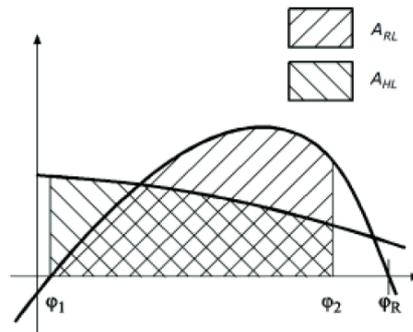


Figura 2.9-1 – Criterios de estabilidad sin avería con limitaciones operacionales y ambientales

.3 el área bajo la curva del brazo adrizante neto desde el ángulo de escora de equilibrio, ϕ_1 , al ángulo de inundación descendente, ϕ_R , o 20° , si este valor es inferior, será como mínimo igual a $0,03 \text{ m-rad}$.

2.9.5 Pérdida repentina de la carga del gancho

2.9.5.1 Un buque dedicado a una operación de izada que utilice lastre compensatorio debería poder soportar la pérdida repentina de la carga del gancho en la posición más desfavorable en la que la carga del gancho pueda aplicarse al buque (es decir, cuando el momento escorante sea máximo). A este fin, el área en el costado del buque opuesto a la izada (Área 2) debería ser superior al área residual en el costado en el que se lleva a cabo la izada (Área 1) de la figura 2.9-2 en una cantidad determinada por lo siguiente:

Área 2 > $1,4 \times$ Área 1, para las operaciones de izada en aguas expuestas

Área 2 > $1,0 \times$ Área 1, para las operaciones de izada en aguas no expuestas

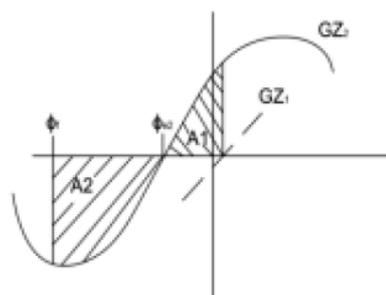


Figura 2.9-2

donde:

GZ_1 = curva del brazo adrizante neto (GZ) para la condición anterior a la pérdida de la carga de la grúa, corregida para el momento escorante de la grúa y para el momento adrizante debido al lastre compensatorio, si procede;

GZ_2 = curva del brazo adrizante neto (GZ) para la condición posterior a la pérdida de la carga de la grúa, corregida para el momento transversal debido al lastre compensatorio, si procede;

ϕ_{e2} = ángulo de equilibrio estático tras la pérdida de la carga de la grúa;

ϕ_f = ángulo de inundación compensatoria o ángulo de escora correspondiente a la segunda intersección entre las curvas del brazo escorante y del brazo adrizante, si este valor es inferior; y

El término "brazo adrizante neto" implica que el cálculo de la curva GZ incluye el centro de gravedad transversal real del buque como función del ángulo de escora.

2.9.6 Método alternativo

2.9.6.1 Los criterios que se indican en el párrafo 2.9.6 pueden aplicarse a un buque dedicado a una operación de izada, tal como se determina en el párrafo 2.9.1, como alternativa a los criterios que figuran en los párrafos 2.9.3 a 2.9.5, según proceda. A los efectos de la presente sección y de los criterios de estabilidad que se indican en el párrafo 2.9.7, la carga izada que causa que el buque se escore se traduce, a los efectos del cálculo de estabilidad, en un momento escorante/brazo escorante que se aplica en la curva del brazo adrizante del buque.

2.9.6.2 El momento escorante aplicado al buque debido a la izada y el brazo escorante conexo deberían calcularse utilizando las siguientes fórmulas:

$$HM_{\phi} = P_L \cdot y \cdot \cos \phi$$

$$HL_{\phi} = HM_{\phi} \div \Delta$$

donde:

HM_{ϕ} = momento escorante debido a la izada a un ángulo ϕ , en (t·m);

P_L = carga vertical de la izada, en (t), según la definición de 2.9.2.1.1;

y = distancia transversal de la izada, en (m), según la definición de 2.9.2.1.2;

ϕ = ángulo de escora;

HL_{ϕ} = brazo escorante debido a la izada a un ángulo ϕ , en (m);

Δ = desplazamiento del buque con la carga de la izada, en (t).

2.9.6.3 Para aplicar los criterios que figuran en 2.9.7 sobre la pérdida repentina de carga de la izada en la que se utiliza el lastre compensatorio, los brazos escorantes que incluyen el lastre compensatorio deberían calcularse utilizando las siguientes fórmulas:

$$CHL_1 = \frac{(P_L \cdot y - CBM) \cdot \cos \varphi}{\Delta}$$
$$CBHL_2 = \frac{CBM \cdot \cos \varphi}{(\Delta - P_L)}$$

donde:

CBM = momento escorante debido al lastre compensatorio, en (t·m);

CHL₁ = brazo escorante combinado, en (m), debido a la carga de la izada y el momento escorante del lastre compensatorio en el desplazamiento correspondiente al buque con la carga de la izada; y

CBHL₂ = brazo escorante, en (m), debido al momento escorante del lastre compensatorio en el desplazamiento correspondiente al buque sin la carga de la izada.

2.9.6.4 El ángulo de escora de equilibrio φ_e , mencionado en el párrafo 2.9.7, es el ángulo de la primera intersección entre la curva del brazo adrizante y la curva del brazo escorante.

2.9.7 Criterios de estabilidad alternativos

2.9.7.1 En las condiciones de carga previstas para la izada, pero antes del inicio de la operación, deberían aplicarse los criterios de estabilidad que se indican en las secciones 2.2 y 2.3 de la parte A. Cuando las características del buque hagan imposible cumplir lo dispuesto en la sección 2.2 de la parte A, deberían aplicarse los criterios de estabilidad equivalentes que se indican en el capítulo 4 de las notas explicativas del Código IS 2008. Durante la operación de izada que se determina en el párrafo 2.9.1 deberían aplicarse los criterios de estabilidad siguientes:

.1 el área adrizante residual por debajo del brazo adrizante y por encima de la curva del brazo escorante, entre φ_e y un ángulo de 40° o el ángulo del brazo adrizante residual máximo, si éste es menor, no debería ser inferior a:

0,080 m-rad, si las operaciones de izada se llevan a cabo en aguas expuestas; o

0,053 m-rad, si las operaciones de izada se llevan a cabo en aguas no expuestas;

.2 además, el ángulo de equilibrio se limitará al menor de los siguientes:

.1 10°;

.2 el ángulo de inmersión de la cubierta corrida más alta que cierre el casco estanco;
o

.3 el valor admisible del asiento/escora del dispositivo de izada (los datos se obtendrán a partir de los valores admisibles de la desviación lateral y la desviación frontal que facilite el fabricante).

2.9.7.2 Un buque dedicado a una operación de izada que utilice lastre compensatorio debería poder soportar la pérdida repentina de la carga del gancho en la posición más desfavorable en la que la carga del gancho pueda aplicarse al buque (es decir, cuando el momento escorante sea máximo). A este fin, el área en el costado del buque opuesto a la izada (Área 2) de la figura 2.9-3 debería ser superior al área residual en el costado en el que se lleva a cabo la izada (Área 1) de la figura 2.9-3 en una cantidad determinada por lo siguiente:

$$\text{Área 2} - \text{Área 1} > K,$$

donde:

$K = 0,037 \text{ m-rad}$, para una operación de izada en aguas expuestas; y

$K = 0,0 \text{ m-rad}$, para una operación de izada en aguas no expuestas.

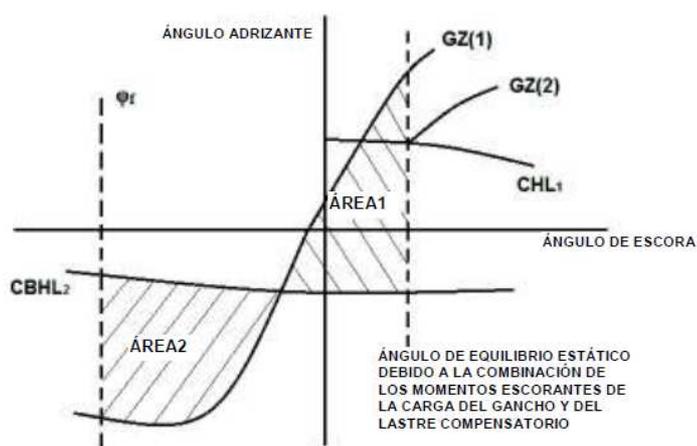


Figura 2.9-3

$GZ(1)$ = curva del brazo adrizante en el desplazamiento correspondiente al buque sin carga del gancho;

$GZ(2)$ = curva del brazo adrizante en el desplazamiento correspondiente al buque con carga del gancho;

Área 2 = área residual entre $GZ(1)$ y $CBHL_2$ hasta el ángulo de inundación descendente o la segunda intersección de $GZ(2)$ y $CBHL_2$, si este valor es inferior;

Área 1 = área residual por debajo de $GZ(1)$ y por encima de $CBHL_2$, hasta ϕ_e .

2.9.8 Cálculos directos o pruebas con modelos

2.9.8.1 Pueden aceptarse las pruebas con modelos o los cálculos directos, llevados a cabo de conformidad con una metodología aceptable para la Administración, que prueben la flotabilidad del buque en caso de pérdida repentina de la carga del gancho, como alternativa al cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 2.9.5 o 2.9.7.2, siempre que:

.1 se tengan en cuenta los efectos del viento y las olas; y

.2 la amplitud del balance dinámico máxima del buque tras la pérdida de la carga no cause la inmersión de aberturas no protegidas.

2.9.9 Precauciones operacionales contra la zozobra

2.9.9.1 Los buques dedicados a operaciones de izada deberían evitar las condiciones de balance resonante.

CAPÍTULO 3: ORIENTACIONES PARA ELABORAR LA INFORMACIÓN SOBRE ESTABILIDAD

3.1 Efecto de las superficies libres de los líquidos en los tanques

3.1.1 En todas las condiciones de carga, la altura metacéntrica inicial y la curva de los brazos adrizantes deberán corregirse con el efecto de superficie libre de los líquidos en los tanques.

3.1.2 El efecto de superficie libre deberá tenerse en cuenta siempre que el nivel de llenado de un tanque sea inferior al 98% del nivel de llenado total. No será necesario considerar el efecto de superficie libre cuando un tanque esté nominalmente lleno, es decir, cuando su nivel de llenado sea igual o superior al 98%. Los efectos de superficie libre en los tanques pequeños podrán no considerarse cuando se dé la condición indicada en 3.1.12.²³

Sin embargo, los tanques de carga nominalmente llenos deberían ser objeto de una corrección para tener en cuenta los efectos de las superficies libres con un nivel de llenado del 98%. Al hacerlo, la corrección de la altura metacéntrica inicial debería basarse en el momento de inercia de la superficie del líquido con un ángulo de escora de 5° dividido por el desplazamiento, y se sugiere que la corrección del brazo adrizante se haga teniendo en cuenta el momento de desplazamiento real de las cargas líquidas.

3.1.3 Los tanques que se tienen en cuenta al determinar la corrección por superficie libre quedan comprendidos en una de las dos categorías siguientes:

- .1 tanques con niveles de llenado fijos (por ejemplo: cargas líquidas, lastre de agua). La corrección por superficie libre se determina con arreglo al nivel de llenado real de cada tanque; o
- .2 tanques con niveles de llenado variables (por ejemplo, líquidos consumibles, tales como fueloil, gasoil, agua dulce, y también cargas líquidas y lastre de agua durante las operaciones de trasvase de líquidos). Salvo por lo autorizado en 3.1.5 y 3.1.6, la corrección por superficie libre es el valor máximo alcanzable entre los límites de llenado previstos para cada tanque que sea compatible con cualquier instrucción de funcionamiento.

3.1.4 Al calcular los efectos de superficie libre de los tanques que contengan líquidos consumibles se dará por supuesto que, para cada tipo de líquido, al menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen una superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques considerados serán aquellos en los que el efecto de superficie libre sea mayor.

3.1.5 Cuando los tanques de lastre de agua, incluidos los tanques antibalance y los tanques adrizantes, tengan que ser llenados o descargados durante la travesía, el efecto de superficie libre se calculará de modo que se tenga en cuenta la fase más crítica relacionada con tales operaciones.

²³ Véanse los criterios relativos al proyecto de estabilidad sin avería que figuran en la regla I/27 del MARPOL 73/78, así como la Interpretación unificada 45.

3.1.6 En los buques que estén realizando operaciones de trasvase de líquidos, las correcciones por superficie libre para cada fase²⁴ de la operación de trasvase de líquidos podrán determinarse con arreglo al nivel de llenado de cada tanque correspondiente a tal fase de la operación de trasvase.

3.1.7 Las correcciones de la altura metacéntrica inicial y de la curva de brazos adrizantes han de considerarse por separado, como sigue.

3.1.8 Al determinar la corrección de la altura metacéntrica inicial, los momentos de inercia transversales de los tanques se calculan con un ángulo de escora de 0°, en función de las categorías indicadas en 3.1.3.

3.1.9 La curva de brazos adrizantes podrá corregirse siguiendo uno de los métodos indicados a continuación, a reserva del consentimiento de la Administración:

- .1 corrección basada en el momento real del trasvase de líquidos para cada ángulo de escora calculado; o
- .2 corrección basada en el momento de inercia, calculado con un ángulo de escora de 0°, modificada para cada ángulo de escora calculado.

3.1.10 Las correcciones podrán calcularse con arreglo a las categorías indicadas en 3.1.2.

3.1.11 Cualquiera que sea el método seleccionado para corregir la curva de brazos adrizantes, en el cuadernillo de estabilidad del buque sólo debe presentarse el método elegido. No obstante, cuando se describa otro método opcional para el cálculo manual de las condiciones de carga, procederá añadir una explicación de las diferencias que puedan surgir en los resultados, así como un ejemplo de corrección para cada variante.

3.1.12 No será necesario incluir en la corrección los tanques pequeños que cumplan la condición dada por la fórmula siguiente, que corresponde a una inclinación de 30°:

$$M_{fs} / \Delta_{min} < 0,01 \text{ m}$$

donde:

M_{fs} = es el momento de superficie libre, en mt

Δ_{min} = es el desplazamiento mínimo del buque calculado en d_{min} , en toneladas

d_{min} = es el calado medio de servicio mínimo de un buque sin carga, con el 10% de provisiones y el mínimo de agua de lastre, si es necesario, en m.

²⁴ A fin de cumplir esta recomendación, podrá evaluarse una cantidad suficiente de condiciones de carga que representen las fases inicial, intermedia y final de la operación de llenado o descarga, utilizando la corrección por superficie libre al nivel de llenado en cada tanque en la fase correspondiente.

3.1.13 No es necesario tener en cuenta, en los cálculos de correcciones, los residuos de líquidos que quedan normalmente en los tanques vacíos, siempre y cuando el total de los residuos de líquidos no produzca un efecto de superficie libre considerable.

3.2 Lastre permanente

Si se utiliza lastre permanente, éste deberá colocarse con arreglo a un plan aprobado por la Administración y de forma que no pueda variar de posición. El lastre permanente no se retirará del buque ni se cambiará de lugar dentro del mismo sin el permiso de la Administración. La información sobre este tipo de lastre deberá quedar registrada en el cuadernillo de estabilidad del buque.

3.3 Evaluación del cumplimiento de los criterios de estabilidad²⁵

3.3.1 Salvo que el presente código estipule lo contrario, para evaluar en general si se satisfacen los criterios de estabilidad, se trazarán, a partir de los supuestos del código, las curvas de estabilidad correspondientes a las condiciones principales de carga previstas por el propietario en relación con las operaciones del buque.

3.3.2 Si el propietario del buque no facilita información suficientemente detallada acerca de las mencionadas condiciones de carga, se realizarán los cálculos correspondientes a las condiciones normales de carga.

3.4 Condiciones normales de carga que deben examinarse

3.4.1 Condiciones de carga

Las condiciones típicas de carga a que se hace referencia en el texto del presente código son las siguientes:

3.4.1.1 Buques de pasaje:

- .1 buque en la condición de salida a plena carga, con la totalidad de provisiones y combustible y de pasajeros con su equipaje;
- .2 buque en la condición de llegada a plena carga, con la totalidad de pasajeros con su equipaje, pero con sólo el 10% de provisiones y combustible;
- .3 buque sin carga pero con la totalidad de provisiones y combustible y de pasajeros con su equipaje; y
- .4 buque en las mismas condiciones que en 3.4.1.1.3 supra, pero con el 10% de provisiones y combustible.

²⁵ La evaluación del cumplimiento de los criterios de estabilidad deberá llevarse a cabo con cautela, especialmente en lo que respecta a las condiciones en que puedan preverse operaciones de trasvase de líquidos, a fin de garantizar el cumplimiento de los criterios de estabilidad en todas las etapas del viaje.

3.4.1.2 Buques de carga:

- .1 buque en la condición de salida a plena carga, distribuida ésta de forma homogénea en todos los espacios de carga y con la totalidad de provisiones y combustible;
- .2 buque en la condición de llegada a plena carga, distribuida ésta de forma homogénea en todos los espacios de carga y con el 10% de provisiones y combustible;
- .3 buque en la condición de salida en lastre, sin carga, pero con la totalidad de provisiones y combustible; y
- .4 buque en la condición de llegada en lastre, sin carga, pero con el 10% de provisiones y combustible.

3.4.1.3 Buques de carga destinados a llevar carga en cubierta:

- .1 buque en la condición de salida a plena carga, distribuida ésta de forma homogénea en las bodegas, con una cubertada de medidas y masa especificadas y con la totalidad de provisiones y combustible; y
- .2 buque en la condición de llegada a plena carga, distribuida ésta de forma homogénea en las bodegas, con una cubertada de medidas y masa especificadas y con el 10% de provisiones y combustible.

3.4.1.4 Buques de carga destinados a transportar cubertadas de madera:

Las condiciones de carga que han de tenerse en cuenta para los buques que transporten cubertadas de madera se especifican en 3.4.1.3. La estiba de las cubertadas de madera debe satisfacer las disposiciones del capítulo 3 del código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera, 1991 (resolución A.715(17)).²⁶

3.4.1.5 En el caso de los buques de suministro mar adentro, las condiciones típicas de carga son las siguientes:

- .1 buque en la condición de salida a plena carga, distribuida ésta bajo cubierta y con una cubertada de posición y peso especificados y la totalidad de provisiones y combustible, según corresponda a la condición de servicio más desfavorable en que se satisfagan todos los criterios de estabilidad pertinentes;
- .2 buque en la condición de llegada a plena carga, tal como se indica en 3.4.1.5.1, pero con el 10% de provisiones y combustible;
- .3 buque en la condición de salida en lastre y sin carga, pero con la totalidad de provisiones y combustible;

²⁶ Véase el capítulo VI del Convenio SOLAS 1974 y la parte C del capítulo VI de dicho Convenio, en su forma enmendada por la resolución MSC.22(59).

- .4 buque en la condición de llegada en lastre y sin carga, pero con el 10% de provisiones y combustible; y
- .5 buque en las peores condiciones operacionales previstas.

3.4.1.6 En el caso de los buques pesqueros, las condiciones típicas de carga a que se hace referencia en 2.1.1 son las siguientes:²⁷

- .1 salida hacia el caladero con abastecimiento completo de combustible, provisiones, hielo, artes de pesca, etc.;
- .2 salida del caladero con captura completa y un porcentaje de las provisiones, el combustible, etc., que haya aceptado la Administración;
- .3 llegada al puerto de origen con el 10% de provisiones, combustible, etc., y captura completa; y
- .4 llegada al puerto de origen con el 10% de provisiones, combustible, etc., y una captura mínima de normalmente el 20% de la captura completa, pero que podría ser del 40% si a juicio de la Administración las pautas operacionales justifican dicho valor.

3.4.1.7 Para los buques dedicados a operaciones de anclaje, las condiciones normales de carga deberían ser las siguientes, además de las condiciones normales de carga para un buque de carga indicadas en 3.4.1.2:

.1 condición de carga de servicio al calado máximo al que pueden llevarse a cabo las operaciones de anclaje con los brazos escorantes definidos en el párrafo 2.7.2 para la tensión del cable que el buque puede tener con un mínimo del 67 % de las provisiones y el combustible, en la que se cumplen todos los criterios de estabilidad pertinentes definidos en el párrafo 2.7.4; y

.2 condición de carga de servicio al calado mínimo al que pueden llevarse a cabo las operaciones de anclaje con los brazos escorantes definidos en el párrafo 2.7.2 para la tensión del cable que el buque pueda tener con el 10 % de las provisiones y el combustible, en la que se cumplen todos los criterios de estabilidad pertinentes definidos en el párrafo 2.7.4.

3.4.1.8 En el caso de los buques dedicados a operaciones de remolque y/u operaciones de escolta en puerto, la costa o alta mar, deberían incluirse las siguientes condiciones de carga, además de las condiciones de carga normalizadas para un buque de carga que se indican en 3.4.1.2:

.1 calado de servicio máximo en el que se efectúan las operaciones de remolque o de escolta, con la totalidad de provisiones y combustible;

.2 calado de servicio mínimo en el que se efectúan las operaciones de remolque o de escolta, con el 10 % de provisiones y combustible; y

.3 condición intermedia, con el 50 % de provisiones y combustible.

²⁷ Véase la regla III/7 del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos.

3.4.1.9 En el caso de los buques dedicados a operaciones de izada, se incluirán en el cuadernillo de estabilidad las condiciones de carga que reflejen las limitaciones operacionales del buque durante las operaciones de izada. Deberá dejarse constancia claramente de la utilización del lastre compensatorio, si procede, y se demostrará la idoneidad de la estabilidad de los buques en caso de pérdida repentina de la carga del gancho.

3.4.1.10 Se cumplirán los criterios señalados en los párrafos 2.9.3, 2.9.4, 2.9.5 o 2.9.7, según proceda, para todas las condiciones de carga previstas para la izada y con la carga del gancho en las posiciones más desfavorables. En cada condición de carga deberían incluirse el peso y el centro de gravedad de la carga que se ize, el dispositivo de izada y el lastre compensatorio, si lo hay. La posición más desfavorable podrá obtenerse del cuadro de la carga y se elegirá la posición en la que el total del momento transversal y vertical sea mayor. Es posible que haya que comprobar condiciones de carga adicionales correspondientes a distintas posiciones de la pluma de carga y el lastre compensatorio con distintos niveles de llenado (si procede).

3.4.2 Supuestos para el cálculo de las condiciones de carga

3.4.2.1 En las condiciones de plena carga mencionadas en 3.4.1.2.1, 3.4.1.2.2, 3.4.1.3.1 y 3.4.1.3.2, si un buque de carga seca tiene tanques para carga líquida, el peso muerto efectivo en las condiciones de carga aquí descritas se distribuirá partiendo de dos supuestos, a saber, con los tanques de carga llenos y con los tanques de carga vacíos.

3.4.2.2 En las condiciones indicadas en 3.4.1.1.1, 3.4.1.2.1 y 3.4.1.3.1, se supondrá que el buque está cargado hasta su línea de carga de compartimentado o su línea de carga de verano o, si está destinado a transportar cubiertas de madera, hasta su línea de carga de verano para buques con cubierta de madera con los tanques de lastre vacíos.

3.4.2.3 Si en alguna condición de carga es necesario tomar agua de lastre, se calcularán diagramas adicionales para esta situación, indicándose la cantidad y disposición del agua de lastre. Si un buque opera en zonas en las que es probable que se produzca la formación de hielo, debería tenerse en cuenta el engelamiento de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 6 (Consideraciones sobre el engelamiento).

3.4.2.4 Se supondrá en todos los casos que la carga en las bodegas es totalmente homogénea, a menos que esta condición sea incompatible con el servicio normal a que esté dedicado el buque.

3.4.2.5 Siempre que se transporte carga en cubierta, se supondrá e indicará una masa de estiba que se ajuste a la realidad, indicando también la altura de la cubierta.

3.4.2.6 En cuanto a las cubiertas de madera, en el cálculo de las condiciones de carga mencionadas en 3.4.1.4:

- .1 se supondrá que la cantidad de carga y de lastre es la correspondiente a la condición de servicio más desfavorable en que se cumplan todos los criterios de estabilidad indicados en 2.2 de la parte A, o los criterios facultativos que figuran en 3.3.2 de la parte A. En la condición de llegada se supondrá que el peso de la cubierta ha aumentado un 10% debido a la absorción de agua.

3.4.2.7 En el caso de los buques de suministro mar adentro, los supuestos para el cálculo de las condiciones de carga serán los siguientes:

- .1 si el buque tiene tanques de carga, se modificarán las condiciones de plena carga indicadas en 3.4.1.5.1 y 3.4.1.5.2, suponiendo en primer lugar que los tanques de carga están llenos y a continuación que están vacíos;
- .2 si en alguna condición de carga es preciso lastrear el buque con agua, se calcularán diagramas adicionales teniendo en cuenta el agua de lastre, cuya cantidad y disposición se indicará en la información sobre estabilidad;
- .3 siempre que se transporten cubiertas habrá que suponer un peso de estiba que se ajuste a la realidad, y éste se hará constar en la información sobre estabilidad, junto con la altura de la carga y su centro de gravedad;
- .4 cuando se transporten tuberías en cubierta, se supondrá que dentro de ellas y en sus inmediaciones se acumula agua en cantidad equivalente a un determinado porcentaje del volumen neto de la cubierta de tuberías. Se considerará que el volumen neto es igual al volumen interior de las tuberías más el volumen que media entre ellas. Dicho porcentaje será de 30 si el francobordo en los medios es igual o inferior a 0,015 L y de 10 si dicho francobordo es igual o superior a 0,03 L. Para valores intermedios del francobordo, el porcentaje correspondiente podrá obtenerse por interpolación lineal. Al determinar la cantidad de agua acumulada, la Administración podrá tener en cuenta el arrufo positivo o negativo a popa, el asiento real y la zona de operaciones; o

3.4.2.8 En el caso de los buques pesqueros, los supuestos para el cálculo de las condiciones de carga serán los siguientes:

- .1 se aplicará un margen por el peso de las redes, aparejos y otros objetos mojados que haya sobre cubierta;
- .2 en todos los casos se supondrá que la carga es homogénea, a menos que ello no ocurra en la práctica;
- .3 en las condiciones mencionadas en 3.4.1.6.2 y 3.4.1.6.3, se incluirá la cubierta, si está previsto llevarla;
- .4 normalmente, sólo se incluirá el agua de lastre si se lleva en tanques que estén especialmente previstos para ese fin.

3.4.2.9 En el caso de los buques dedicados a operaciones de remolque, remolque escolta, anclaje o izada en puerto, la costa o alta mar, al calcular las condiciones de carga deberían tenerse en cuenta el peso previsto de la carga sobre cubierta y bajo ésta, las cadenas en las cajas, el tipo previsto de cable o cabo en los carreteles estibadores y los cables de los chigres.

3.4.2.10 En el caso de los buques dedicados a operaciones de anclaje, el cumplimiento de los criterios de estabilidad pertinentes debería realizarse para cada conjunto de clavijas de remolque y sus correspondientes tensiones de cable admisibles, incluido cualquier elemento o medio físico que pueda restringir el movimiento del cable.

3.4.2.11 En el caso de los buques dedicados a operaciones de anclaje, las condiciones de carga de referencia señaladas en el párrafo 3.4.1.8 deberían ajustarse a los criterios de estabilidad señalados en el párrafo 2.7.4 cuando se aplique la tensión de proyecto F_d , con la clavija de remolque más cercana al plano de crujía, como mínimo para el ángulo α más bajo, igual a 5° .

3.5 Cálculo de las curvas de estabilidad

3.5.1 Cuestiones generales

Las curvas hidrostáticas y de estabilidad se trazarán con arreglo a la gama de asientos de las condiciones de carga operacionales teniendo en cuenta los cambios de asiento debidos a la escora (cálculo hidrostático del asiento libre). Al realizar los cálculos se tendrá en cuenta el volumen del casco hasta la superficie exterior del revestimiento de la cubierta. Asimismo, los apéndices y los cajones de toma de mar deberán tenerse en cuenta cuando se calculen las curvas hidrostáticas y las curvas cruzadas de estabilidad. Cuando exista una asimetría entre babor y estribor, se elegirá la curva de brazos adrizantes menos favorable.

3.5.2 Superestructuras, casetas, etc., que pueden tenerse en cuenta

3.5.2.1 Pueden tenerse en cuenta las superestructuras cerradas que cumplan con la regla 3 10) b) del Convenio de Líneas de Carga, 1966 y del Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado.

3.5.2.2 También podrán tenerse en cuenta otros pisos de superestructuras cerradas similares a las citadas. A modo de orientación, las ventanas (vidrio y marco) consideradas sin tapas ciegas en otros niveles por encima del segundo (supuesto flotante) deberán proyectarse con una resistencia capaz de mantener un margen de seguridad²⁸ con respecto a la resistencia prescrita de la estructura circundante.²⁹

3.5.2.3 Las casetas situadas en la cubierta de francobordo, siempre que cumplan con las condiciones exigidas para las superestructuras cerradas, según se estipulan en la regla 3 10) b) del Convenio de Líneas de Carga, 1966 y del Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado.

3.5.2.4 No se pueden considerar como espacios cerrados las casetas que, cumpliendo con las condiciones anteriores, no tengan otra salida a una cubierta superior; sin embargo, las aberturas de cubierta en el interior de esas casetas se considerarán cerradas aunque no tengan medios de cierre propios.

²⁸ Como orientación para las Administraciones, deberá aplicarse un margen de seguridad del 30 %.

²⁹ La OMI deberá elaborar orientaciones para poner a prueba dichas ventanas.

3.5.2.5 Las casetas cuyas puertas de acceso no cumplan con lo dispuesto en la regla 12 del Convenio de Líneas de Carga, 1966 y del Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado tampoco se tendrán en cuenta; sin embargo, cualquier abertura de cubierta situada en el interior de dichas casetas se considerará cerrada si sus medios de cierre cumplen con lo prescrito en las reglas 15, 17 ó 18 de dichos Convenio y Protocolo, enmendados.

3.5.2.6 No se tendrán en cuenta las casetas sobre cubiertas situadas por encima de la de francobordo, pero las aberturas que contengan podrán considerarse cerradas.

3.5.2.7 Las superestructuras y casetas que no se consideren cerradas podrán tenerse en cuenta al realizar los cálculos de estabilidad hasta el ángulo de escora al que se sumerjan sus aberturas. (La curva de estabilidad estática presentará para este ángulo uno o más escalones, y en los cálculos siguientes se supondrá que no existe un espacio inundado.)

3.5.2.8 En los casos en que el buque pudiera llegar a hundirse por causa de inundación a través de cualquier abertura, la curva de estabilidad se interrumpirá en el ángulo de inundación correspondiente y se considerará que el buque, en ese instante, ha perdido por completo su estabilidad.

3.5.2.9 Las pequeñas aberturas, como las que dan paso a cables o cadenas, aparejos o anclas, así como los orificios de imbornales y de tubos de descarga al mar, se considerarán cerrados si se sumergen a un ángulo de escora superior a 30°. Si se sumergen a un ángulo de escora igual o inferior a 30° y la Administración considera que pueden dar lugar a inundación apreciable, estas aberturas se supondrán abiertas.

3.5.2.10 También podrán tenerse en cuenta los troncos, así como las escotillas, teniendo en cuenta la eficacia de los cierres de éstas.

3.5.3 Cálculo de las curvas de estabilidad para buques que transporten cubertadas de madera

Además de las disposiciones anteriores, la Administración podrá permitir que se tome en consideración la flotabilidad de la cubertada, suponiendo que ésta tiene una permeabilidad igual al 25% del volumen ocupado por la misma. La Administración podrá prescribir curvas de estabilidad adicionales si considera necesario investigar la influencia de las diversas permeabilidades y/o la supuesta altura efectiva de la cubertada.

3.5.4 Cálculo de las curvas de estabilidad para buques dedicados a operaciones de anclaje a los que se aplica la sección 2.7

3.5.4.1 Han de facilitarse las curvas (o cuadros) de la tensión admisible como función de la KG (o GM) admisible para los valores de calado (o desplazamiento) y asiento correspondientes a las operaciones de anclaje previstas. Las curvas (o cuadros) deberían elaborarse según los siguientes supuestos:

.1 la KG máxima admisible del cuadernillo de estabilidad aprobado;

.2 debería incluirse información sobre la curva o cuadro de la tensión admisible para cada conjunto de clavijas de remolque, incluido cualquier elemento o medio físico que pueda restringir el movimiento del cable como función de la curva límite de estabilidad;

.3 según proceda, debería facilitarse una curva o un cuadro de la tensión admisible para cada condición de carga específica;

.4 el calado (o desplazamiento), el asiento y la KG (o GM) que han de tenerse en cuenta son los anteriores a la aplicación de la tensión; y

.5 cuando se faciliten cuadros que dividan las zonas operacionales, de precaución y de suspensión del trabajo a las que se hace referencia en la sección 3.8.2 (códigos de color verde, amarillo (ámbar) o rojo, respectivamente) los ángulos límite asociados a las características físicas de la popa, incluido el rodillo, podrán utilizarse para definir los límites entre las zonas operacionales y las de precaución (límite verde/amarillo) y entre las zonas de precaución y las de suspensión del trabajo (límite amarillo/rojo).

3.6 Cuadernillo de estabilidad

3.6.1 La información sobre estabilidad y los planos correspondientes irán redactados en el idioma de trabajo del buque o en cualquier otro idioma que la Administración pueda determinar. También se remite al Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), aprobado por la Organización mediante la resolución A.741(18). Todas las traducciones del cuadernillo de estabilidad deberán ser aprobadas.

3.6.2 Todo buque debe ir provisto de un cuadernillo de estabilidad aprobado por la Administración que contenga suficiente información para que el capitán pueda manejar el buque de conformidad con las prescripciones aplicables del presente código. La Administración podrá imponer prescripciones adicionales. En las unidades móviles de perforación mar adentro, el cuadernillo de estabilidad podrá denominarse manual de instrucciones. El cuadernillo de estabilidad podrá incluir información sobre resistencia longitudinal. En el presente código sólo se hace referencia a los aspectos de estabilidad del cuadernillo.³⁰

3.6.3 El manual de estabilidad para buques dedicados a operaciones de anclaje debería contener información adicional sobre:

.1 la tracción máxima sobre bolardo, la capacidad de tracción de los chigres y la potencia de resistencia del freno;

.2 los detalles acerca de las disposiciones sobre el anclaje, tales como la ubicación del punto de sujeción del cable, el tipo y la disposición de las clavijas de remolque, el rodillo de popa, todos los puntos o elementos en los que se aplica tensión al buque;

.3 la identificación de las aberturas de inundación descendente críticas;

.4 las orientaciones sobre las tensiones admisibles para cada modalidad de operación y cada conjunto de clavijas de remolque, incluido cualquier elemento o medio físico que pueda restringir el movimiento del cable, como función de todos los criterios de estabilidad pertinentes; y

³⁰ Véase respectivamente la regla II-1/22 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, la regla 10 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o del Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado, y la regla III/10 del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos.

.5 las recomendaciones sobre la utilización de sistemas de reducción del balance.

3.6.4 El cuadernillo de estabilidad para buques dedicados a operaciones de remolque y/u operaciones de escolta en puerto, la costa o alta mar debería contener información adicional sobre:

.1 la tracción máxima sobre bolardo;

.2 los detalles de la disposición del remolque, como la ubicación y el tipo de punto o puntos de remolque, como el gancho de remolque, la chapa con aldabilla, el guiacabos o cualquier otro punto para dicho propósito;

.3 la identificación de las aberturas de inundación descendente críticas;

.4 las recomendaciones sobre la utilización de los sistemas de reducción del balance;

.5 si se incluye cualquier cable, etc., como parte del peso del buque en rosca, deberían facilitarse orientaciones claras sobre la cantidad y el tamaño;

.6 los calados máximo y mínimo para las operaciones de remolque y de escolta;

.7 las instrucciones para la utilización del dispositivo de suelta rápida; y

.8 en el caso de los buques dedicados a operaciones de escolta, debería incluirse la información adicional de carácter operacional siguiente:

.1 un cuadro con los límites admisibles del ángulo de escora, de conformidad con los criterios incluidos en el párrafo 2.7.3.4 como función de la condición de carga y la velocidad de escolta; y

.2 las instrucciones sobre los medios disponibles para limitar el ángulo de escora dentro de los límites admisibles.

3.6.5 En el caso de los buques dedicados a operaciones de izada, a los que se aplica la sección 2.9, debería incluirse documentación adicional en el cuadernillo de estabilidad:

.1 el momento escorante máximo para cada dirección de izada/inclinación como función del momento escorante del lastre compensatorio, si se utiliza, el calado y la posición vertical del centro de gravedad;

.2 cuando se utilice lastre compensatorio fijo, debería incluirse la siguiente información:

.1 el peso del lastre compensatorio fijo; y

.2 el centro de gravedad (LCG, TCG, VCG) del lastre compensatorio fijo;

.3 las condiciones de carga para la gama de calados a los que pueden llevarse a cabo operaciones de izada con la carga vertical máxima de la izada. Cuando proceda, deberían presentarse, para cada condición de carga, las curvas del brazo adrizante tanto antes como después de la suelta de la carga;

.4 las limitaciones de las operaciones de la grúa, incluidos los ángulos de escora admisibles, si se facilitan;

.5 las limitaciones operacionales tales como:

.1 la máxima carga de trabajo admisible (SWL);

.2 el radio máximo de operación de todos los puntales de carga y dispositivos de izada;

.3 el momento de carga máximo; y

.4 la condición ambiental que afecta a la estabilidad del buque;

.6 las instrucciones relativas al funcionamiento normal de la grúa, incluidos los aspectos relativos a la utilización de lastre compensatorio;

.7 las instrucciones tales como los procedimientos de lastrado/deslastrado para adrizar el buque tras una suelta accidental de la carga;

.8 la identificación de las aberturas críticas de inundación descendente;

.9 las recomendaciones sobre la utilización de sistemas de reducción del balance;

.10 el plano de la grúa en el que se indiquen el peso y el centro de gravedad, incluidas las limitaciones de escora/asiento establecidas por el fabricante de la grúa;

.11 un cuadro de carga de la grúa, con las reducciones de potencia adecuadas en función de la altura de la ola;

.12 el cuadro de carga para las operaciones de izada, que incluya la gama de calados operacionales relacionados con la izada y un resumen de los resultados de estabilidad;

.13 se presentará por separado a título informativo un manual de especificación de la grúa facilitado por el fabricante;

.14 el cuadro de carga, radio y límite del ángulo de la pluma de carga del dispositivo de izada, incluida la identificación de los límites de los ángulos de desviación frontal y desviación lateral y los límites de la amplitud del ángulo de giro y la referencia al eje longitudinal del buque;

.15 un cuadro que relacione el asiento y la escora del buque con la carga, el radio, el ángulo de giro y los límites, y los límites de la desviación frontal y la desviación lateral;

.16 los procedimientos para calcular los ángulos de desviación frontal y desviación lateral y la VCG del buque con la carga aplicada;

.17 si hay instalado un sistema indicador del momento de carga, los datos correspondientes y los indicadores incluidos en el sistema;

.18 si la desviación frontal y la desviación lateral del dispositivo de izada (grúa) determinan el ángulo máximo de equilibrio del buque, el cuadernillo de estabilidad debería incluir una anotación en la que se identifique el dispositivo de izada como el factor de limitación de la estabilidad durante las operaciones de izada; y

.19 la información sobre el despliegue de pontones (de estabilidad) para ayudar en una operación de izada, en el caso de que se hayan instalado.

La información de los apartados .2 a .19 supra puede incluirse en otra documentación específica del buque. En ese caso se añadirá una referencia a estos documentos en el cuadernillo de estabilidad.

3.6.6 En el caso de buques que transporten cubiertas de madera:

- .1 el buque debe llevar a bordo información completa sobre estabilidad que tenga en cuenta la cubierta de madera. Dicha información debe permitir que el capitán obtenga de modo rápido y sencillo una orientación exacta de la estabilidad del buque en diversas condiciones de servicio. La experiencia ha demostrado que los cuadros o diagramas completos de periodos de balance resultan muy útiles para verificar las condiciones reales de estabilidad;³¹
- .2 la Administración podrá considerar necesario que se entregue al capitán información en la que se especifiquen cambios en la cubierta con respecto a la indicada en las condiciones de carga, cuando la permeabilidad de dicha cubierta difiera considerablemente del 25% (véase 3.5.3); y
- .3 se indicarán las condiciones correspondientes a la máxima cantidad de carga admisible sobre cubierta, teniendo en cuenta el menor coeficiente de estiba que se pueda encontrar en servicio.

3.6.7 El formato del cuadernillo de estabilidad y la información en él incluida variarán en función del tipo de buque de que se trate y de las operaciones que realice. Al preparar el cuadernillo de estabilidad se estudiará la posibilidad de incluir la siguiente información:³²

- .1 una descripción general del buque;
- .2 instrucciones para la utilización del cuadernillo;
- .3 planos de la disposición general del buque en que figuren los compartimientos estancos, cierres, respiraderos, ángulos de inundación descendente, lastre permanente, cargas de cubierta permitidas y diagramas de francobordo;
- .4 curvas o tablas hidrostáticas y curvas cruzadas de estabilidad, calculadas con asiento libre para la gama prevista de desplazamientos y asientos de servicio en condiciones operacionales normales;
- .5 plano o tablas de capacidades en que figuren la capacidad y el centro de gravedad de cada uno de los espacios de carga;

³¹ Véase la regla II-1/22 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, y la regla 10 2) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988, en su forma enmendada.

³² Véase el Modelo de manual de carga y estabilidad (MSC/Circ.920).

- .6 tablas de sondas de los tanques en que se indiquen la capacidad, el centro de gravedad y los datos de superficie libre de cada tanque;
- .7 información sobre las restricciones de carga, tales como curvas o tablas de alturas KG máximas o de alturas GM mínimas, que puedan utilizarse para determinar si el buque cumple los criterios de estabilidad aplicables;
- .8 condiciones operacionales típicas y ejemplos para desarrollar otras condiciones de carga aceptables utilizando la información que figura en el cuadernillo de estabilidad;
- .9 una breve descripción de los cálculos de estabilidad, incluidos los supuestos en que estén basados;
- .10 precauciones generales para evitar la inundación no intencionada;
- .11 información sobre la utilización de cualquier dispositivo de adrizamiento por inundación transversal, con una descripción de las condiciones de avería que puedan exigir la inundación transversal;
- .12 cualquier otra orientación necesaria para la seguridad operacional del buque en circunstancias normales y en casos de emergencia;
- .13 un índice de materias y un índice analítico para cada cuadernillo;
- .14 el informe sobre la prueba de estabilidad del buque, o:
 - .14.1 si la información sobre estabilidad se basa en la de un buque gemelo, el informe sobre la prueba de estabilidad de dicho buque, junto con un informe sobre el peso en rosca del buque de que se trate; o
 - .14.2 si las características del buque en rosca se determinan por métodos distintos de la prueba de estabilidad de dicho buque o de su gemelo, un resumen del método utilizado para determinar esas características;
- .15 recomendación para determinar la estabilidad del buque mediante una prueba de estabilidad en servicio.

3.6.8 En lugar del cuadernillo de estabilidad mencionado en 3.6.1 el buque podrá llevar, a discreción de la Administración interesada, un cuadernillo simplificado de formato aprobado que contenga información suficiente para que el capitán pueda manejar el buque de conformidad con las disposiciones aplicables del presente código.

3.7 Medidas operacionales para buques que transporten cubiertas de madera

3.7.1 La estabilidad del buque en todo momento, incluso durante el embarque y desembarque de la cubierta de madera, deberá ser positiva y ajustarse a una norma que sea aceptable a juicio de la Administración. La estabilidad se debe calcular teniendo en cuenta:

- .1 el aumento de peso de la cubierta de madera debido a:
 - .1.1 la absorción de agua por la madera seca o curada; y
 - .1.2 la formación de hielo, dado el caso (capítulo 6: Consideraciones sobre el englamiento);
- .2 las variaciones de peso debidas al consumo de provisiones y combustible;
- .3 el efecto de superficie libre del líquido en los tanques; y
- .4 el peso del agua acumulada en los huecos de estiba formados en la cubierta de madera, especialmente cuando sean troncos.

3.7.2 El capitán debe:

- .1 interrumpir todas las operaciones de carga si se produce una escora para la que no haya una explicación satisfactoria y resulte imprudente seguir cargando;
- .2 antes de hacerse a la mar, cerciorarse de que el buque:
 - .2.1 está adrizado;
 - .2.2 tiene la altura metacéntrica adecuada; y
 - .2.3 satisface los criterios de estabilidad prescritos.

3.7.3 Los capitanes de buques de eslora inferior a 100 m deben, además:

- .1 aplicar su buen criterio para asegurarse de que el buque que transporte troncos estibados en cubierta tiene flotabilidad adicional suficiente, a fin de evitar un exceso de carga y la pérdida de estabilidad en el mar;
- .2 ser conscientes de que la altura GM_0 calculada en la condición de salida puede disminuir continuamente debido a la absorción de agua por la cubierta de troncos y el consumo de combustible, agua y provisiones, y asegurarse de que el buque cuenta con una altura GM_0 adecuada a lo largo del viaje; y
- .3 ser conscientes de que si el buque se lastra después de la salida, el calado operacional puede exceder la línea de carga para el transporte de madera. Las operaciones de lastrado y deslastrado se llevarán a cabo de conformidad con las directrices del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 1991 (resolución A.715(17)).

3.7.4 Los buques que transporten cubiertas de madera deben operar, en la medida de lo posible, con un margen seguro de estabilidad y una altura metacéntrica ajustada a las prescripciones de seguridad, pero no ha de permitirse que dicha altura metacéntrica sea inferior al mínimo recomendado que se especifica en 3.3.2 de la parte A.

3.7.5 No obstante, debe evitarse una estabilidad inicial excesiva que produzca movimientos rápidos y violentos en mar gruesa que a su vez ejercerán sobre la carga grandes esfuerzos de deslizamiento y traslación, sometiendo las trincas a grandes esfuerzos. La experiencia de servicio indica que, preferiblemente, la altura metacéntrica no debe exceder del 3% de la manga con objeto de impedir aceleraciones excesivas en el balance, siempre y cuando se cumplan los criterios de estabilidad que figuran en 3.3.2 de la parte A. Es posible que esta recomendación no se aplique a todos los buques, por lo que el capitán debe tener en cuenta la información extraída del cuadernillo de estabilidad del buque.

3.8 Manuales de operaciones y planificación para buques dedicados a operaciones de anclaje a los que se aplica la sección 2.7

3.8.1 A fin de ayudar al capitán, debería disponerse a bordo de un manual de operaciones y planificación que contenga directrices sobre la planificación y realización de operaciones específicas. Las directrices deberían contener información suficiente para que el capitán pueda planificar y manejar el buque de conformidad con las prescripciones aplicables del presente Código. Debería incluirse la siguiente información, según proceda:

.1 las disposiciones sobre el anclaje, incluidas:

- la disposición detallada del equipo de anclaje de la cubierta (chigres, topes de cables, clavijas de remolque, etc.);
- la disposición típica de la carga en la cubierta (anclas, cables, cadenas, etc.);
- las cajas de cadenas utilizadas para el amarre;
- el chigre para las operaciones de anclaje/remolque;
- los chigres de remolque;
- el rodillo de popa, incluidos los límites laterales de ambos extremos;
- los dispositivos de izada, de haberlos y en caso de que constituyan una restricción física según lo dispuesto en el párrafo 3.4.2.10; y
- los recorridos típicos de los cables entre los chigres y el rodillo de popa, que indiquen los sectores límite; y

.2 los datos detallados de las tensiones admisibles, las curvas límite de estabilidad y las recomendaciones para el cálculo de las condiciones de carga del buque, incluidos los ejemplos de cálculos.

3.8.2 El capitán del buque debería acordar un plan de operaciones, y debería archivar una copia de éste en un lugar alejado antes del inicio de la operación. Las directrices y

procedimientos para establecer un plan operacional por etapas para una operación concreta deberían contener instrucciones para:

.1 la determinación y el cálculo de las condiciones de carga en todas las etapas pertinentes de la operación, teniendo en cuenta el consumo previsto de combustible y provisiones, las alteraciones de la carga en cubierta, los efectos de largar o recuperar el cable en los chigres y las cajas de cadenas;

.2 la planificación de las operaciones de lastre;

.3 la determinación de la secuencia de consumo más favorable y de las situaciones más difíciles;

.4 la determinación de la posibilidad o prohibición de utilizar los sistemas de reducción del balance en todas las etapas de la operación;

.5 las operaciones con cajas de cadenas abiertas; por ejemplo, condiciones de carga adicionales para un llenado asimétrico u otras medidas para reducir la posibilidad de inundación;

.6 la recopilación de pronósticos meteorológicos actualizados y la determinación de las condiciones ambientales para las operaciones de anclaje;

.7 la utilización de las curvas límite de estabilidad y de las tensiones previstas;

.8 la determinación de los límites para la suspensión del trabajo:

a. tensiones admisibles y sectores operacionales para α ;

b. ángulos de escora en cumplimiento de los criterios de estabilidad; y

c. condiciones ambientales;

.9 la implantación y el establecimiento de procedimientos correctivos y de emergencia;

.10 la determinación de:

a. una zona operacional en la que deben registrarse operaciones normales hasta la tensión admisible (es decir, la "zona verde");

b. una zona de precaución (es decir, una zona amarilla o ámbar) en la que las operaciones podrán reducirse o detenerse para evaluar las opciones del buque de regresar a la zona operacional o verde: la zona de precaución no debería ser inferior a un ángulo de 10° a menos que se disponga lo contrario en el cuadro 3.8.3; y

c. una zona de "suspensión del trabajo" (es decir, la zona roja) en la que deberían detenerse las actividades, para la cual, en operaciones normales, el límite entre las zonas amarilla y roja no debería superar los 45° o el punto en el que el cable se eleve por encima de la cubierta. No obstante lo anterior, pueden considerarse debidamente diversas opciones entre las operaciones de anclaje

habituales en las que la operación planificada garantiza la seguridad del buque;
y

.11 en el anexo 3 de la parte B figuran ejemplos de presentaciones de tensiones admisibles.

3.8.3 A fin de asistir en la definición de las zonas y tensiones admisibles basadas en la disponibilidad de la vigilancia de la tensión y de un instrumento de estabilidad a bordo, se facilita el siguiente cuadro.

Cuadro 3.8.3

Disponibilidad de vigilancia de la tensión y de un instrumento de estabilidad a bordo	No se dispone de vigilancia de la tensión.	Se dispone de vigilancia de la tensión pero no se dispone de un instrumento de estabilidad.	Se dispone de vigilancia de la tensión y de un instrumento de estabilidad.
Tensión admisible, F_p	Tensión del cable máxima de proyecto, F_p , en la zona operacional.	F_p como se describe en el cuadernillo de estabilidad, las directrices de planificación operacional o el plan operacional específico.	F_p calculado mediante el instrumento de estabilidad para la condición de carga real.
Cuadro de valores admisibles	Primero α debería ser igual a 5° . La única tensión admisible es la tensión del cable máxima de proyecto, F_d . Las cifras del cuadro serán F_d para α , para lo cual $F_p \geq F_d$. La zona de precaución incluiría las posiciones en las que $F_d > F_p \geq$ tracción máxima del cable del chigre. La zona de suspensión del trabajo es cada posición en la que $F_p <$ tracción máxima del cable del chigre. Si no se cumplen los criterios con $\alpha = 5^\circ$, no deberían llevarse a cabo las operaciones de anclaje sin modificar el chigre.	Pueden prepararse cuadros para distintos valores de calado, asiento, KG o GM, o condiciones de carga predefinidas específicas. Los valores del cuadro deberían ir de $\alpha = 0$ a $\alpha = 90^\circ$. Debería disponerse de un cuadro en el que se determine F_p en los puntos críticos y dicho cuadro debería facilitarse para cada conjunto de clavijas de remolque.	Los cuadros o curvas facilitados en el cuadernillo de estabilidad pueden utilizarse cuando F_p , en toda la zona operacional sin especificar, supere la tensión del cable máxima prevista. En caso contrario, deberán elaborarse cuadros o curvas calculados para la condición de carga real.

<p>Zonas</p>	<p>La zona operacional debería definirse como el sector entre los dos valores α fuera borda para los cuales $F_p \geq F_d$. La zona de precaución debería definirse como el sector entre el α al cual $F_p = F_d$ y el α al cual $F_p =$ tracción máxima del cable del chigre.</p> <p>La zona de suspensión del trabajo debería abarcar todas las demás posiciones. Los sectores deberían quedar documentados en el cuadernillo de estabilidad, las directrices de planificación operacional o el plan operacional específico. El diagrama del sector puede prepararse para diversas condiciones de carga. Si el α limitante es inferior a 5°, no deberían llevarse a cabo las operaciones de anclaje sin modificar el chigre.</p>	<p>Las zonas pueden definirse basándose en las prácticas operacionales habituales que figuran en las directrices de planificación operacional, por ejemplo, la zona operacional del rodillo de popa, la zona de precaución para no más de 15° más allá del rodillo de popa y la zona roja, o pueden definirse para una operación concreta en la que los valores de α fuera borda a los cuales $F_p =$ tensión del cable máxima prevista menos 10° definen la zona operacional, si α es superior a 20°. Si α es inferior a 20°, la zona operacional queda definida como el sector entre $\frac{1}{2}$ de los valores de α fuera borda a los cuales $F_p =$ tensión del cable máxima prevista. En cada caso, la zona de precaución se define entre el límite de la zona operacional y el valor de α al que $F_p =$ tensión del cable máxima prevista. En cada caso, la zona operacional debe identificarse para la tensión del cable prevista.</p>	<p>Las zonas pueden definirse basándose en las prácticas operacionales habituales que figuran en las directrices de planificación operacional, por ejemplo, la zona operacional del rodillo de popa, la zona de precaución para no más de 15° más allá del rodillo de popa y la zona roja, o pueden definirse para una operación concreta en la que los valores de α fuera borda a los cuales $F_p =$ tensión del cable máxima prevista menos 10° definen la zona operacional, si α es superior a 20°. Si α es inferior a 20°, la zona operacional queda definida como el sector entre $\frac{1}{2}$ de los valores de α fuera borda a los cuales $F_p =$ tensión del cable máxima prevista. En cada caso, la zona de precaución se define entre el límite de la zona operacional y el valor de α al que $F_p =$ tensión del cable máxima prevista. En cada caso, la zona operacional debe identificarse para la tensión del cable prevista.</p>
--------------	---	--	--

3.9 Cuadernillos de operaciones y planificación para los buques dedicados a operaciones de izada a los que se aplica la sección 2.9

3.9.1 El capitán del buque debería acordar un plan de operaciones, y debería archivar una copia de éste en un lugar alejado antes del inicio de la operación. A fin de ayudar al capitán, debería disponerse a bordo de un cuadernillo de operaciones y planificación que contenga directrices sobre la planificación y la realización de operaciones específicas.

3.9.2 Las directrices deberían contener información suficiente para que el capitán pueda planificar y manejar el buque de conformidad con las prescripciones aplicables del presente código. Debería incluirse la siguiente información, según proceda:

.1 las disposiciones, las capacidades y los procedimientos de izada para manejar los sistemas de izada; y

.2 los datos detallados sobre la capacidad de izada de los buques. Las limitaciones operacionales y las limitaciones de las capacidades de carga, las curvas límite de estabilidad y las recomendaciones para el cálculo de las condiciones de carga del buque, incluidos los ejemplos de cálculos.

3.9.3 Las directrices y procedimientos para establecer un plan operacional por etapas para una operación concreta deberían contener instrucciones para:

.1 la determinación y el cálculo de las condiciones de carga en todas las etapas pertinentes de la operación, teniendo en cuenta las alteraciones de la carga en cubierta y los efectos de largar o recuperar el cable en los chigres (en particular para la izada en aguas profundas);

.2 la planificación de las operaciones de lastre y de lastre compensatorio;

.3 la determinación de la posibilidad de utilizar los sistemas de reducción del balance en todas las etapas de la operación;

.4 la recopilación de pronósticos meteorológicos actualizados a fin de determinar las condiciones ambientales para las operaciones de izada previstas;

.5 la utilización de las curvas límite de estabilidad, según proceda;

.6 la determinación de los límites para la suspensión del trabajo:

.1 ángulos de escora en cumplimiento de los criterios de estabilidad; y

.2 condiciones ambientales; y

.7 el establecimiento y la implantación de procedimientos correctivos y de emergencia.

3.10 Cuadernillos de instrucciones para determinados buques

3.10.1 Los buques para fines especiales y las embarcaciones de carácter innovador deberán llevar información adicional en su cuadernillo de estabilidad, tal como limitaciones de proyecto, velocidad máxima, condiciones meteorológicas más desfavorables para las que estén proyectados y cualquier otra información sobre el gobierno del buque que deba conocer el capitán para manejarlo de manera segura.

3.10.2 Los petroleros de doble casco con tanques de carga corridos de banda a banda deberán llevar un manual de instrucciones para las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos que incluya los procedimientos de carga y descarga de hidrocarburos e información pormenorizada sobre la altura metacéntrica inicial del petrolero y la resultante de la corrección por superficie libre de los líquidos de los tanques de carga de hidrocarburos y de los tanques de lastre durante la carga y descarga de hidrocarburos (incluidos el lastrado y la descarga) y durante el lavado de los tanques de carga de hidrocarburos.³³

3.10.3 El cuadernillo de estabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado deberá contener información sobre la importancia que reviste el garantizar que todos los cierres sean y se mantengan estancos, debido a la rápida pérdida de estabilidad que puede ocasionar la entrada de agua en la cubierta para vehículos y a la zozobra que rápidamente puede seguir.

³³ Véase la Orientación sobre la estabilidad sin avería de los buques tanque existentes durante las operaciones de trasvase de líquidos (MSC/Circ.706-MEPC/Circ.304).

CAPÍTULO 4: CÁLCULOS DE ESTABILIDAD EFECTUADOS POR LOS INSTRUMENTOS DE ESTABILIDAD

4.1 Instrumentos de estabilidad³⁴

El instrumento de estabilidad instalado a bordo deberá abarcar todas las prescripciones de estabilidad aplicables al buque. El soporte lógico debe someterse a la aprobación de la Administración. En 4.1.2 se definen los sistemas activos y pasivos. Dichas prescripciones sólo se refieren a los sistemas pasivos y el modo de funcionamiento autónomo de los sistemas activos.

4.1.1 Cuestiones generales

4.1.1.1 El alcance del soporte lógico para el cálculo de estabilidad deberá ajustarse a la información sobre estabilidad aprobada y, como mínimo, incluirá la información íntegra y permitirá efectuar todos los cálculos o comprobaciones necesarios a fin de garantizar el cumplimiento de las prescripciones de estabilidad aplicables.

4.1.1.2 Un instrumento de estabilidad aprobado no sustituye al cuadernillo de estabilidad aprobado, sino que lo complementa con objeto de facilitar los cálculos de estabilidad.

4.1.1.3 La información de entrada/salida deberá ser fácilmente comparable con el cuadernillo de estabilidad aprobado, a fin de evitar cualquier confusión y posibles interpretaciones erróneas del operador.

4.1.1.4 Debería facilitarse un manual de instrucciones para el instrumento de estabilidad.

4.1.1.5 El idioma en el que se presenten e impriman los cálculos de estabilidad y el manual de instrucciones deberá coincidir con el del cuadernillo de estabilidad aprobado del buque. Es posible que se pida su traducción a un idioma considerado oportuno.

4.1.1.6 El instrumento de estabilidad es equipo específico del buque y los resultados de los cálculos sólo son aplicables al buque para el que se haya aprobado.

4.1.1.7 Si las modificaciones del buque dan lugar a alteraciones en el cuadernillo de estabilidad, la aprobación específica del soporte lógico original para el cálculo de estabilidad dejará de ser válida. El soporte lógico debería modificarse como corresponda y ser aprobado de nuevo.

4.1.1.8 Todo cambio en la versión del soporte lógico relacionada con el cálculo de estabilidad deberá notificarse a la Administración y ser aprobado por ésta.

4.1.2 Sistema de registro de datos

4.1.2.1 Los sistemas pasivos requieren el registro manual de los datos.

4.1.2.2 En los sistemas activos se sustituye en parte el registro manual por sensores que leen y registran el contenido de los tanques, etc.

³⁴ Véanse las Directrices para la aprobación de instrumentos de estabilidad (MSC.1/Circ.1229).

4.1.2.3 Los sistemas integrados que controlan o ejecutan medidas a partir de la información facilitada por los sensores no son objeto del presente código, a excepción de la parte en la que se calcula la estabilidad.

4.1.3 Tipos de soporte lógico de estabilidad

Con arreglo a las prescripciones de estabilidad del buque, son aceptables tres tipos de cálculo para el soporte lógico de estabilidad.

Tipo 1

Soporte lógico que sólo realice cálculos de estabilidad sin avería (para buques que no deban cumplir un criterio de estabilidad con avería).

Tipo 2

Soporte lógico que realice cálculos de estabilidad sin avería y compruebe la estabilidad con avería a partir de una curva límite (p.ej., para buques que se ajusten a los cálculos de estabilidad con avería de la parte B-1 del Convenio SOLAS, etc.) o condiciones de carga aprobadas previamente.

Tipo 3

Soporte lógico que realice cálculos de estabilidad sin avería y estabilidad con avería aplicando directamente los casos de avería programados con anterioridad para cada condición de carga (para algunos buques tanque, etc.). La Administración podría aceptar los resultados de los cálculos directos realizados por el instrumento de estabilidad incluso si difieren del mínimo GM o de la máxima altura del centro de gravedad especificados en el cuadernillo de estabilidad aprobado.

Podrán aceptarse tales desviaciones a condición de que los resultados de los cálculos directos cumplan todas las prescripciones pertinentes de estabilidad.

4.1.4 Prescripciones funcionales

4.1.4.1 El instrumento de estabilidad deberá presentar los parámetros pertinentes para cada condición de carga, a fin de que el capitán pueda evaluar si la carga del buque respeta los límites de la aprobación. Deberán presentarse los parámetros siguientes para una condición de carga dada:

- .1 datos detallados sobre el peso muerto, incluidos, si procede, el centro de gravedad y las superficies libres;
- .2 asiento, escora;
- .3 calado en las marcas de calado y perpendiculares;

- .4 resumen de la condición de carga: desplazamiento, VCG, LCG, TCG, VCB, LCB, TCB, LCF, GM y GML;
- .5 cuadro que muestre el brazo adrizante con respecto al ángulo de escora, incluidos el asiento y el calado;
- .6 ángulo de inundación descendente y abertura respectiva de inundación descendente; y
- .7 cumplimiento de los criterios de estabilidad: relación de todos los criterios de estabilidad, valores límite, valores obtenidos y conclusiones (criterios cumplidos o no).

4.1.4.2 En el caso de los buques dedicados a operaciones de anclaje, deberían facilitarse herramientas para la planificación que cumplan las prescripciones del manual de operaciones. Debería indicarse información tal como las secuencias del lastrado y los elementos fungibles, la tensión admisible, los sectores de trabajo, los ángulos de escora y la utilización de dispositivos de reducción del balance.

4.1.4.3 Si se efectúan cálculos directos de estabilidad con avería, han de definirse previamente los casos de avería pertinentes con arreglo a las reglas aplicables, a fin de realizar la comprobación automática de una condición de carga determinada.

4.1.4.4 En el caso de que no se cumpla alguna de las limitaciones de carga, debe aparecer claramente un aviso tanto en la pantalla como en la copia impresa.

4.1.4.5 Los datos deberían presentarse de forma clara e inequívoca tanto en la pantalla como en la copia impresa.

4.1.4.6 En la pantalla y en la copia impresa deberían figurar la fecha y la hora de los cálculos registrados.

4.1.4.7 Toda copia impresa debería incluir el nombre del programa de cálculo y su versión.

4.1.4.8 En los cálculos de carga, las unidades de las mediciones deberían identificarse con claridad y utilizarse de forma congruente.

4.1.5 Tolerancias aceptables

Las tolerancias aceptables se determinarán según el tipo y ámbito de aplicación de los programas, de conformidad con lo dispuesto en 4.1.5.1 ó 4.1.5.2. No se aceptarán desviaciones con respecto a dichas tolerancias, salvo que la Administración estime que existe justificación suficiente para ello y que la decisión no tendrá repercusiones negativas en la seguridad de los buques.

La precisión de los resultados se calculará mediante un programa independiente o el cuadernillo de estabilidad aprobado de entrada idéntica.

4.1.5.1 Los programas que, para los cálculos de estabilidad, sólo utilicen datos del cuadernillo de estabilidad aprobado que hayan sido programados previamente deberían tener tolerancia nula para la impresión de los datos de entrada.

Las tolerancias de los datos de salida deberían aproximarse a cero, si bien son aceptables pequeñas diferencias asociadas al redondeo del cálculo o la condensación de los datos de entrada. Siempre que la Administración las examine, serán aceptables las diferencias que presentan los datos hidrostáticos y de estabilidad para el asiento y el método de cálculo de los momentos de las superficies libres con respecto al cuadernillo de estabilidad aprobado.

4.1.5.2 Los programas que se basen en modelos de la forma del casco para los cálculos de estabilidad deberían tener tolerancias para la impresión de los cálculos básicos, establecidos ya sea a partir de los datos del cuadernillo de estabilidad aprobado o bien del modelo de la Administración que conceda la aprobación.

4.1.6 Procedimiento de aprobación

4.1.6.1 Condiciones de aprobación del instrumento de estabilidad

La aprobación del soporte lógico incluirá:

- .1 la comprobación de la homologación, si la hay;
- .2 la comprobación de que los datos utilizados son congruentes con respecto a la condición actual del buque (véase 4.1.6.2);
- .3 la comprobación y aprobación de las condiciones de prueba; y
- .4 la comprobación de que el soporte lógico es adecuado para el tipo de buque y los cálculos de estabilidad prescritos.

El funcionamiento satisfactorio del instrumento de estabilidad deberá ponerse a prueba tras su instalación (véase 4.1.8). A bordo se dispondrá de una copia de las condiciones de prueba aprobadas y del manual de instrucciones del instrumento de estabilidad.

4.1.6.2 Aprobación específica

4.1.6.2.1 La precisión de los resultados computacionales y de los datos reales del buque que el programa de cálculo utilice para el buque concreto en el que esté instalado ha de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

4.1.6.2.2 Tras la solicitud de comprobación de los datos, deberían extraerse del cuadernillo de estabilidad aprobado cuatro condiciones de carga como mínimo, que se utilizarán como condiciones de prueba. En el caso de buques que transporten líquidos a granel, al menos una de las condiciones debe incluir tanques parcialmente llenos. En el caso de buques que transporten grano a granel, una de las condiciones de carga del grano incluirá un compartimento parcialmente lleno. En las condiciones de prueba, cada compartimento debe cargarse una vez como mínimo. Las condiciones de prueba han de abarcar la gama completa de calados de carga, desde el más profundo previsto hasta el correspondiente a la condición de lastre ligero, e incluir al menos una condición de salida y una de llegada.

4.1.6.2.3 Los datos que se enumeran a continuación, presentados por el solicitante, han de ser congruentes con respecto a la disposición y las últimas características aprobadas del buque en rosca, de conformidad con los planos y documentación actuales en archivo, a reserva de su posible comprobación a bordo:

- .1 identificación del programa de cálculo y de su versión. Dimensiones principales, características hidrostáticas y, si procede, perfil del buque;
- .2 posición de las perpendiculares de proa y popa y, si procede, método de cálculo para obtener los calados a proa y popa en la posición real de las marcas de calado del buque;
- .3 desplazamiento en rosca y centro de gravedad del buque obtenidos a partir de la prueba de estabilidad o del reconocimiento del desplazamiento en rosca efectuados en fecha más reciente;
- .4 plano de formas, cuadros de desplazamiento u otra presentación apropiada de los datos sobre la forma del casco, incluidos todos los apéndices correspondientes, que sean necesarios para configurar el modelo del buque;
- .5 definiciones relativas a los compartimientos, incluidos la separación entre cuernas y los centros de volumen, además de los cuadros de capacidad (cuadros de sondeo/altura del espacio vacío) y las correcciones relativas a las superficies libres, si procede; y
- .6 distribución de la carga y de los productos consumibles en cada una de las condiciones de carga.

La comprobación de la Administración no exime al propietario del buque de su responsabilidad de garantizar que la información programada en el instrumento de estabilidad sea congruente con respecto a la condición actual del buque y la información sobre estabilidad aprobada.

4.1.7 Manual del usuario

Debería facilitarse un manual de usuario sencillo, redactado en el mismo idioma que el cuadernillo de estabilidad, que incluya las descripciones e instrucciones oportunas, al menos sobre los aspectos siguientes:

- .1 instalación;
- .2 teclas de función;
- .3 ventanas de menú;
- .4 datos de entrada y salida;
- .5 soporte físico mínimo necesario para utilizar el soporte lógico;
- .6 empleo de las condiciones de carga de prueba;

- .7 fases de diálogo asistidas por ordenador; y
- .8 lista de advertencias.

Además del manual impreso, podrá disponerse de un manual de usuario en formato electrónico.

4.1.8 Pruebas de instalación

4.1.8.1 A fin de garantizar el funcionamiento correcto del instrumento de estabilidad después de que se haya instalado el soporte lógico definitivo o actualizado, el capitán del buque ha de encargarse de que los cálculos de prueba se realicen de acuerdo con las pautas siguientes, en presencia de un inspector de la Administración. Para las condiciones de prueba aprobadas, los cálculos deben incluir, como mínimo, un supuesto de carga (distinto del desplazamiento en rosca).

Nota: Los resultados de las condiciones de carga real no son apropiados para comprobar el buen funcionamiento del instrumento de estabilidad.

4.1.8.2 Las condiciones de prueba suelen almacenarse permanentemente en el instrumento de estabilidad. He aquí las pautas a seguir:

- .1 recuperar el supuesto de carga de prueba e iniciar un cálculo; comparar los resultados de estabilidad con los de la documentación;
- .2 modificar diversos aspectos del peso muerto (pesos de los tanques y peso de la carga) lo suficiente como para cambiar el calado o el desplazamiento al menos un 10%. Los resultados deberán examinarse para garantizar que sus diferencias con respecto a los de la condición de prueba aprobada sean lógicas;
- .3 revisar dicha condición de carga modificada para restablecer la condición de prueba inicial y comparar los resultados. Deberán reproducirse los datos de entrada y salida pertinentes de la condición de prueba aprobada; y
- .4 de otro modo, deberán seleccionarse una o más condiciones de prueba y los cálculos de prueba se realizarán introduciendo en el programa todos los datos relativos al peso muerto para la condición de prueba seleccionada, como si se tratara de una carga propuesta. Deberá comprobarse que los resultados son idénticos a los que figuran en la copia aprobada de las condiciones de prueba.

4.1.9 Pruebas periódicas

4.1.9.1 En el reconocimiento anual, el capitán del buque debe encargarse de comprobar la precisión del instrumento de estabilidad utilizando, como mínimo, una condición de prueba aprobada. Si no hay ningún representante de la Administración presente en la comprobación del instrumento de estabilidad, debería guardarse a bordo, para documentar que la prueba se ha realizado de manera satisfactoria, una copia de los resultados de dicho examen a efectos de comprobación por parte del representante de la Administración.

4.1.9.2 En los reconocimientos de renovación, la comprobación de todas las condiciones de carga de prueba aprobadas debe realizarse en presencia del representante de la Administración.

4.1.9.3 El procedimiento de prueba deberá llevarse a cabo de conformidad con lo especificado en 4.1.8.

4.1.10 Otras prescripciones

4.1.10.1 Deberá facilitarse protección contra la modificación involuntaria o no autorizada de los programas y datos.

4.1.10.2 El programa debe supervisar el funcionamiento, activando una alarma cuando el instrumento de estabilidad se utilice de forma incorrecta o poco ortodoxa.

4.1.10.3 El programa y los datos almacenados en el sistema deberán protegerse de modo que no se vean afectados por una pérdida de energía.

4.1.10.4 Deberán incluirse mensajes de error sobre las limitaciones relativas al llenado de un compartimiento por encima de su capacidad o a su llenado repetido, o al rebasamiento de la línea de carga asignada.

4.1.10.5 Si se instala a bordo un soporte lógico para efectuar medidas de estabilidad, tales como la capacidad de navegación del buque, la evaluación de las pruebas de estabilidad en servicio, el procesamiento de resultados para cálculos posteriores o la evaluación de las mediciones del periodo de balance, la instalación mencionada deberá notificarse a la Administración para su examen.

4.1.10.6 Entre las prestaciones del programa deben figurar los cálculos de masas y momentos con presentación numérica y gráfica de los resultados, tales como los valores de la estabilidad inicial, la curva de brazos adrizantes, las áreas bajo la curva de brazos adrizantes y la gama de estabilidad.

4.1.10.7 Todos los datos de entrada procedentes de sensores de medición automática, como dispositivos de medición o sistemas de lectura del calado, deberán presentarse al usuario para su comprobación. El usuario habrá de contar con la posibilidad de corregir manualmente las lecturas incorrectas.

CAPÍTULO 5: DISPOSICIONES OPERACIONALES CONTRA LA ZOZOBRA

5.1 Precauciones generales contra la zozobra

5.1.1 El cumplimiento de los criterios de estabilidad no garantiza la inmunidad contra la zozobra, cualesquiera que sean las circunstancias, ni redime al capitán de sus responsabilidades. Por consiguiente, los capitanes deben ejercer prudencia y buenas prácticas marineras, teniendo en cuenta la estación del año, los pronósticos meteorológicos y la zona de navegación, así como tomar las medidas adecuadas que justifiquen las circunstancias reinantes en lo que se refiere a la velocidad y el rumbo.³⁵

5.1.2 Habrá que asegurarse de que la carga asignada al buque puede estibarse de manera que se cumplan los criterios. Si fuese necesario, se limitará la cantidad hasta el punto que sea preciso lastrar el buque.

5.1.3 Antes de comenzar un viaje habrá que asegurarse de que la carga, las grúas de manipulación de la carga y los elementos voluminosos de equipo han quedado estibados o trincados adecuadamente a fin de reducir al mínimo la posibilidad de su corrimiento longitudinal o lateral durante la navegación, producido por la aceleración debida al balance o el cabeceo.³⁶

5.1.4 Cuando un buque esté realizando operaciones de remolque dispondrá de una reserva de estabilidad suficiente para soportar el momento escorante previsto provocado por el cable de remolque sin que esto ponga en peligro su seguridad. La carga de cubierta a bordo del buque remolcador estará situada de manera que no menoscabe la seguridad de la tripulación que esté trabajando en cubierta ni impida el funcionamiento correcto del equipo de remolque, y estará debidamente sujeta. El equipo del cable de remolque incluirá muelles de remolque y medios para la suelta rápida del remolque.

5.1.5 Se reducirá al mínimo el número de tanques parcialmente llenos, habida cuenta de las repercusiones desfavorables para la estabilidad. Se tendrán en cuenta las repercusiones negativas sobre la estabilidad de los vasos de piscina que estén llenos.

5.1.6 Los criterios de estabilidad enunciados en la parte A (capítulo 2) fijan valores mínimos, pero no se recomiendan valores máximos. Es aconsejable evitar alturas metacéntricas excesivas, ya que éstas posiblemente ocasionen fuerzas debidas a la aceleración que podrían ser perjudiciales para el buque, su dotación y equipo y el transporte seguro de la carga. Los tanques parcialmente llenos se podrán utilizar en casos excepcionales como medios para reducir el valor excesivo de la altura metacéntrica. En dichos casos, se deberá tener debidamente en cuenta el efecto del chapoteo.

5.1.7 Se tendrán en cuenta los posibles efectos desfavorables sobre la estabilidad cuando se transporten determinadas cargas a granel. A este respecto convendrá tomar en consideración el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, de la OMI.

³⁵ Véase la Orientación revisada que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas en condiciones meteorológicas y estados de la mar adversos (MSC.1/Circ.1228).

³⁶ Véanse las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (circular MSC/Circ.745).

5.2 Precauciones operacionales con mal tiempo

5.2.1 Todas las puertas y demás aberturas por las que pueda entrar agua en el casco o en las casetas, el castillo, etc., irán debidamente cerradas cuando las condiciones meteorológicas sean desfavorables y, por lo tanto, todos los dispositivos necesarios para este fin deberán mantenerse a bordo y en buen estado.

5.2.2 Las escotillas, puertas, etc., que sean estancas o estancas a la intemperie se mantendrán cerradas durante la navegación, salvo cuando sea necesario abrirlas por razones operacionales del buque, en cuyo caso se tendrán siempre listas para cerrarlas inmediatamente, y estarán claramente marcadas para indicar que deben mantenerse cerradas, salvo que haya que utilizarlas para acceso. En los buques pesqueros, las tapas de escotilla y portas a ras de cubierta se mantendrán debidamente sujetas mientras no se estén utilizando durante las operaciones de pesca. Todas las tapas ciegas desmontables se mantendrán en buenas condiciones y firmemente cerradas cuando haga mal tiempo.

5.2.3 Los dispositivos de cierre de los tubos de aireación de los tanques de combustible irán sujetos cuando haga mal tiempo.

5.2.4 Nunca se transportará pescado a granel sin asegurarse antes de que las divisiones amovibles de las bodegas van instaladas adecuadamente.

5.3 Manejo del buque con mal tiempo

5.3.1 En todas las condiciones de carga se tomarán las medidas necesarias para mantener un francobordo adecuado.

5.3.2 En condiciones de mal tiempo se reducirá la velocidad del buque si se experimenta emersión de la hélice, embarque de agua en cubierta o fuertes pantocazos.

5.3.3 Se prestará especial atención cuando el buque navegue con mar de popa, de aleta o de proa, ya que pueden producirse fenómenos peligrosos, tales como resonancia paramétrica, caída al través, reducción de la estabilidad en la cresta de la ola y balance excesivo, ya sea de forma aislada, consecutiva o simultánea en una combinación múltiple, con el consiguiente peligro de zozobra. Para evitar dichos fenómenos deberá alterarse convenientemente la velocidad y/o el rumbo del buque.³⁷

5.3.4 Es peligroso confiar en el gobierno automático, ya que ello puede entorpecer las rápidas maniobras que tal vez sean necesarias con mal tiempo.

5.3.5 Se deberá evitar la acumulación de agua en los pozos de cubierta. Si las portas de desagüe no son suficientes para drenar el pozo, habrá que reducir la velocidad del buque, cambiar el rumbo o ambos. Las portas de desagüe que lleven dispositivos de cierre estarán siempre en buen estado de funcionamiento y no se llevarán trabadas.

³⁷ Véase la Orientación revisada que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas en condiciones meteorológicas y estados de la mar adversos (MSC.1/Circ.1228).

5.3.6 Los capitanes serán conscientes de que pueden encontrarse olas rompientes o de gran pendiente en determinadas zonas o cuando se dan ciertas combinaciones de viento y corriente (en estuarios, zonas de aguas poco profundas, bahías con forma de embudo, etc.). Estas olas son muy peligrosas, especialmente para los buques pequeños.

5.3.7 En condiciones de mal tiempo, la presión de los vientos laterales puede provocar un ángulo de escora considerable. Si se recurre a procedimientos antiescora (tales como el lastrado, la utilización de dispositivos antiescora, etc.) para corregir la escora debida al viento, los cambios de rumbo del buque con respecto a la dirección del viento pueden ocasionar ángulos de escora peligrosos o la zozobra. Por ello, la escora debida al viento no debe compensarse con procedimientos antiescora, a menos que, a reserva de la aprobación de la Administración, se haya comprobado mediante cálculos que el buque tiene suficiente estabilidad en las peores condiciones posibles (es decir, manejo inadecuado o erróneo, fallo del mecanismo, cambio de rumbo, etc.). El cuadernillo de estabilidad debe incluir orientación sobre el uso de los procedimientos antiescora.

5.3.8 Se recomienda el empleo de directrices operacionales para evitar situaciones peligrosas en condiciones atmosféricas muy desfavorables, o un sistema informatizado a bordo. El método debería ser fácil de usar.

5.3.9 Las naves de gran velocidad no se deben manejar deliberadamente en condiciones peores que las más desfavorables previstas ni fuera de los límites especificados en los certificados pertinentes o en los documentos que en ellos se mencionan.

CAPÍTULO 6: CONSIDERACIONES SOBRE EL ENGELAMIENTO

6.1 Cuestiones generales

6.1.1 Para los buques que operen en zonas en las que sea probable la formación de hielo y ésta pueda repercutir desfavorablemente en su estabilidad, se incluirán márgenes por engelamiento en el análisis de las condiciones de carga.

6.1.2 Se recomienda a las Administraciones que tengan en cuenta el engelamiento, permitiéndoseles que apliquen las normas nacionales cuando se considere que las condiciones ambientales justifican la aplicación de normas más rigurosas que las recomendadas en las secciones siguientes.

6.2 Buques de carga que transporten cubertadas de madera

6.2.1 El capitán debe establecer o verificar la estabilidad de su buque en las condiciones de servicio más desfavorables, teniendo en cuenta los aumentos de peso de la cubertada debidos a la absorción de agua y/o la formación de hielo y las variaciones en las provisiones de consumo.³⁸

6.2.2 Cuando se transporten cubertadas de madera y se prevea la formación de hielo, se aplicará un margen en la condición de llegada para tener en cuenta el peso adicional.

6.2.3 Margen por formación de hielo

.1 Podrá considerarse que el peso debido a la formación de hielo, w (kg/m²), viene dado por la expresión siguiente:

$$w = 30 \frac{2,3(15,2L_{pp} - 351,8)}{l_{FB}} * f_{tl} * \frac{l_{bow}}{0,16L}$$

donde:

f_{tl} = factor correspondiente a la madera y las trincas = 1,2

L = eslora del buque en metros

l_{FB} = altura de francobordo en milímetros

l_{bow} = eslora de la región del abanico de la proa en metros, tomada como la distancia desde la posición longitudinal en la que la manga sea máxima en una flotación que esté 0,5 metros por debajo de la cubierta de francobordo en el costado, hasta el extremo de la proa en dicha flotación.

.2 El peso debido a la formación de hielo, w (kg/m²), de la región de las cubertadas de madera se debería aplicar en cada uno de los supuestos de carga como se ilustra en la figura 1 a continuación:

³⁸ Véase la regla 44 10) del Convenio de Líneas de Carga, 1966, y la regla 44 7) de su Protocolo de 1988, en su forma enmendada.

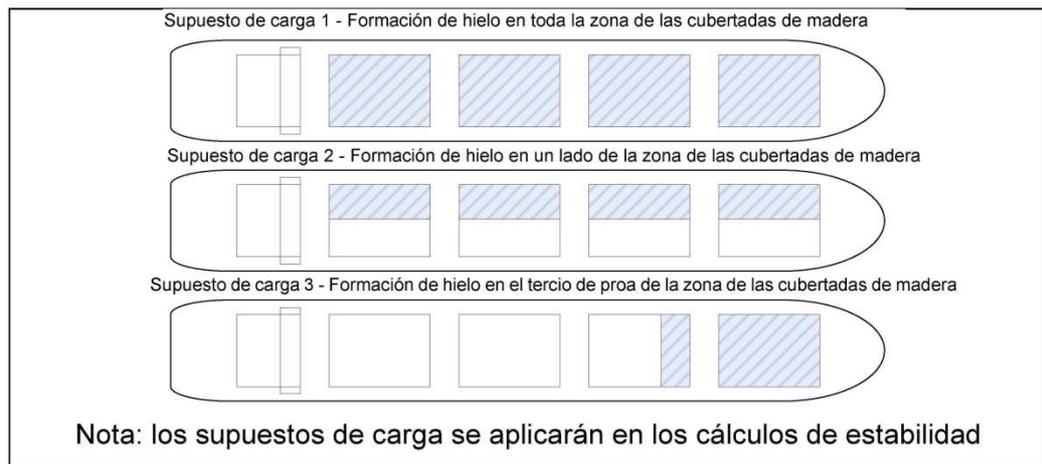


Figura 1: Supuestos de carga relativos a la formación de hielo para las cubiertas de madera

Nota: los supuestos de carga se aplicarán en los cálculos de estabilidad

6.3 Buques pesqueros

En los cálculos de las condiciones de carga de los buques pesqueros (véase 3.4.2.8) se incluirá, según proceda, un margen por acumulación de hielo de conformidad con las disposiciones siguientes:

6.3.1 Margen por acumulación de hielo³⁹

Para los buques que operen en zonas en las que sea probable la formación de hielo, en los cálculos de estabilidad se aplicarán los siguientes márgenes por congelamiento:

- .1 30 kg por m² de cubiertas expuestas a la intemperie y pasarelas;
- .2 7,5 kg por m² del área lateral proyectada de cada costado del buque que quede por encima del plano de flotación;
- .3 el área lateral proyectada de superficies discontinuas de barandillas, botalones diversos, arboladura (exceptuados los palos) y jarcia de los buques que no tienen velas, así como el área lateral proyectada de otros objetos pequeños, se calcularán aumentando en un 5% el área total proyectada de las superficies continuas y en un 10% los momentos estáticos de esta área.

³⁹ Véase la regla III/8 del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos.

Los buques destinados a faenar en zonas en las que se sabe que se produce acumulación de hielo estarán:

- .4 proyectados de modo que se aminore la acumulación de hielo; y
- .5 equipados con los medios que la Administración pueda prescribir para retirar el hielo, por ejemplo, dispositivos eléctricos o neumáticos y/o herramientas especiales, tales como hachas o bastones de madera para quitar el hielo de las amuradas, barandillas y demás estructuras en cubierta.

6.3.2 Orientación relacionada con la acumulación de hielo

En la aplicación de lo anterior conviene tener en cuenta las siguientes zonas de engelamiento:

- .1 la zona situada al norte de la latitud 65°30' N, entre la longitud 28° W y la costa occidental de Islandia; al norte de la costa septentrional de Islandia; al norte de la loxodrómica trazada entre los puntos de latitud 66° N, longitud 15° W y latitud 73°30' N, longitud 15° E; al norte de la latitud 73°30' N entre las longitudes 15° E y 35° E, y al este de la longitud 35° E, así como al norte de la latitud 56° N en el mar Báltico;
- .2 la zona situada al norte de la latitud 43° N, limitada al oeste por la costa norteamericana y al este por la loxodrómica trazada entre los puntos de latitud 43° N, longitud 48° W y latitud 63° N, longitud 28° W y, desde ahí, a lo largo de la longitud 28° W;
- .3 todas las zonas marítimas situadas al norte de Norteamérica y al oeste de las zonas definidas en los apartados 6.3.2.1 y 6.3.2.2;
- .4 los mares de Bering y Ojotsk y el estrecho de Tartaria durante la temporada de hielos; y
- .5 al sur de la latitud 60° S.

Al final del capítulo se adjunta un mapa ilustrativo de esas zonas.

Para los buques que operen en zonas en que quepa esperar acumulación de hielo:

- .6 en las zonas definidas en 6.3.2.1, 6.3.2.3, 6.3.2.4 y 6.3.2.5, en las que, según se sabe, se dan condiciones de formación de hielo claramente diferentes de las descritas en 6.3.1, las prescripciones relativas a la acumulación de hielo pueden oscilar, por lo que respecta a los márgenes exigidos, entre la mitad y el doble de los valores admisibles; y
- .7 en la zona definida en 6.3.2.2, en la que cabe esperar una acumulación de hielo superior al doble de los márgenes exigidos en 6.3.1, podrán aplicarse prescripciones más rigurosas que las dadas en 6.3.1.

6.3.3 Breve examen de las causas de la formación de hielo y su influencia en la navegabilidad del buque

6.3.3.1 El patrón de un buque pesquero tendrá presente que la formación de hielo es un proceso complicado en el que influyen las condiciones meteorológicas, la condición de carga y el comportamiento del buque con mal tiempo, así como el tamaño y el emplazamiento de las superestructuras y el aparejo. La causa más corriente de formación de hielo es la acumulación de gotas de agua en la estructura del buque. Estas gotas proceden de los rociones producidos por las crestas de las olas y de los generados por el propio buque.

6.3.3.2 La formación de hielo se puede producir también cuando nieva, cuando hay niebla, incluida la niebla ártica humeante, si desciende la temperatura ambiente de manera repentina, y por la congelación de las gotas de lluvia al dar contra la estructura del buque.

6.3.3.3 En algunos casos, la formación del hielo puede darse o acentuarse cuando el buque embarca agua y la retiene en cubierta.

6.3.3.4 La formación intensa de hielo ocurre por lo general en la roda, amurada y tapas de regala, paredes frontales de superestructuras y casetas, escobenes, anclas, equipo de cubierta, castillo y cubierta superior, portas de desagüe, antenas, estays, obenques, palos y arboladura.

6.3.3.5 Se tendrá en cuenta que las regiones subárticas son las más peligrosas desde el punto de vista de la formación de hielo.

6.3.3.6 La formación de hielo es máxima con la mar y el viento por la proa. Con vientos del través y de aleta, el hielo se acumula más rápidamente en el costado de barlovento, lo cual puede producir una escora constante extremadamente peligrosa.

6.3.3.7 A continuación se enumeran las condiciones meteorológicas que originan el tipo más común de formación de hielo debido a los rociones. También se dan ejemplos del peso del hielo formado en un buque pesquero típico de desplazamiento comprendido entre 100 y 500 toneladas. Para buques de más porte, el peso será proporcionalmente superior.

6.3.3.8 La acumulación de hielo es lenta:

- .1 a temperaturas ambiente de -1 °C a -3 °C con vientos de cualquier velocidad;
- .2 a temperaturas ambiente de -4 °C o inferiores y vientos de 0 m/s a 9 m/s; y
- .3 en condiciones de precipitación, niebla o neblina, seguidas de un descenso repentino de la temperatura ambiente.

En las condiciones indicadas, es posible que la acumulación de hielo no exceda de 1,5 t/h.

6.3.3.9 A temperaturas ambiente de -4 °C a -8 °C y vientos de 10 m/s a 15 m/s, la acumulación de hielo es rápida. En estas condiciones, el hielo puede acumularse a razón de 1,5 t/h a 4 t/h.

6.3.3.10 La acumulación de hielo es muy rápida:

- .1 a temperaturas ambiente de $-4\text{ }^{\circ}\text{C}$ o inferiores y vientos de 16 m/s o de mayor intensidad; y
- .2 a temperaturas ambiente de $-9\text{ }^{\circ}\text{C}$ o inferiores y vientos de 10 m/s a 15 m/s.

En estas condiciones, la acumulación de hielo puede exceder de 4 t/h.

6.3.3.11 El patrón deberá tener presente que la formación de hielo repercute desfavorablemente en la navegabilidad del buque, ya que da lugar a:

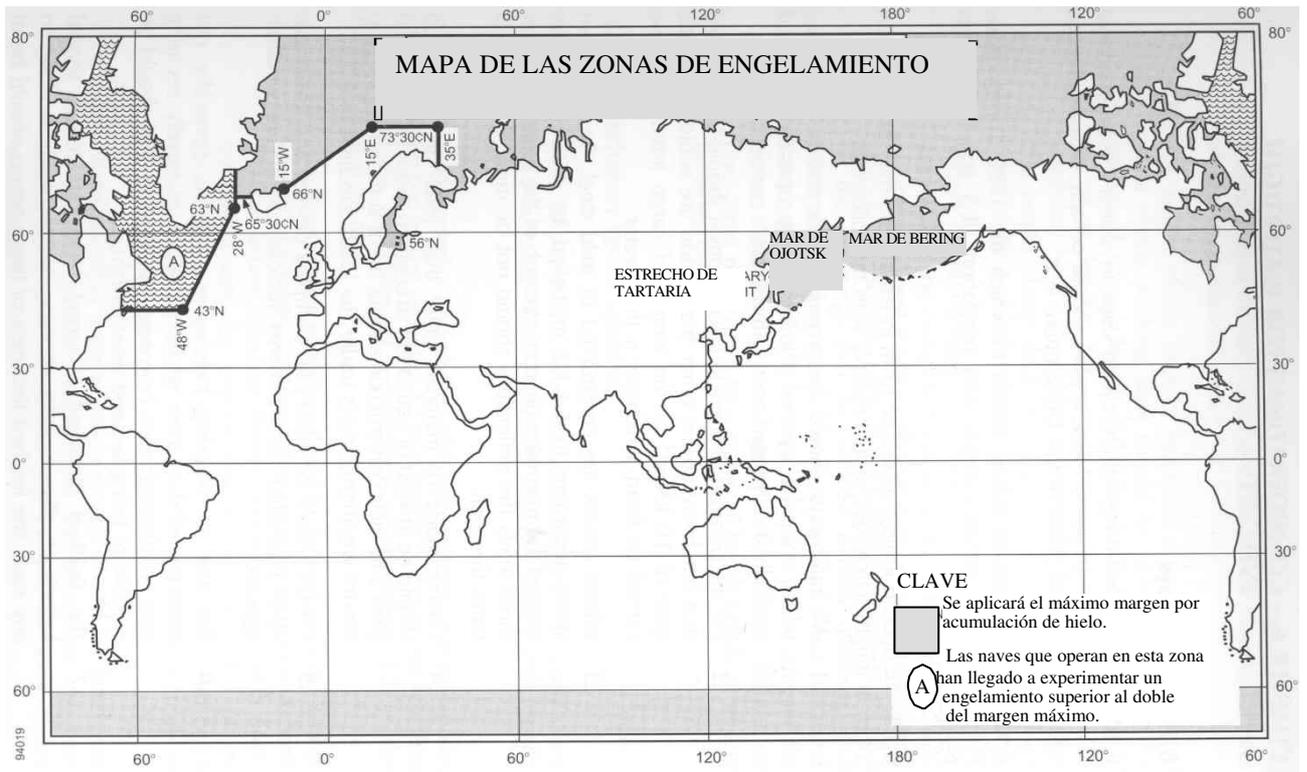
- .1 un aumento del peso del buque debido a la acumulación de hielo en su superficie, lo cual contribuye a reducir el francobordo y la flotabilidad;
- .2 una elevación del centro de gravedad del buque debido a que el hielo se acumula en las partes altas de la superestructura, con la correspondiente reducción del grado de estabilidad;
- .3 un aumento de la superficie expuesta al viento debido a la formación de hielo en las partes altas del buque, con el consiguiente aumento del momento escorante producido por la acción del viento;
- .4 un cambio de asiento debido a la distribución irregular del hielo a lo largo del buque;
- .5 la aparición de una escora constante debida a la distribución irregular del hielo a lo ancho del buque; y
- .6 un deterioro de la maniobrabilidad y una disminución de la velocidad del buque.

6.3.4 Los procedimientos operacionales para asegurar la capacidad de resistencia del buque en condiciones de formación de hielo figuran en el anexo 2 (Recomendaciones para que los patrones de buques pesqueros se aseguren de la resistencia del buque en condiciones de formación de hielo).

6.4 Buques de suministro mar adentro de eslora comprendida entre 24 m y 100 m

En los buques que operen en zonas en las que se pueda producir acumulación de hielo:

- .1 no se instalarán cierres en las portas de desagüe; y
- .2 por lo que respecta a las precauciones operacionales contra la zozobra, véanse las Recomendaciones para que los patrones de buques pesqueros se aseguren de la capacidad de resistencia del buque en condiciones de formación de hielo, que figuran en el párrafo 6.3.3 y el anexo 2 (Recomendaciones para que los patrones de buques pesqueros se aseguren de la resistencia del buque en condiciones de formación de hielo).



CAPÍTULO 7: CONSIDERACIONES SOBRE LA INTEGRIDAD DE ESTANQUIDAD Y LA ESTANQUIDAD A LA INTEMPERIE

7.1 Escotillas

7.1.1 Las escotillas de carga o de otro tipo de los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y el Protocolo de 1988 relativo al mismo cumplirán lo dispuesto en las reglas 13, 14, 15, 16 y 26 5) de dichos Convenio y Protocolo.

7.1.2 Las escotillas de los buques pesqueros regidos por el Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos cumplirán con lo dispuesto en las reglas II/5 y II/6 de dicho Protocolo.

7.1.3 Las escotillas de los buques pesqueros con cubierta y de eslora comprendida entre 12 m y 24 m cumplirán con las disposiciones siguientes:

7.1.3.1 Todas las escotillas irán provistas de tapas, y las que puedan abrirse durante las operaciones de pesca irán normalmente dispuestas cerca de crujía.

7.1.3.2 En los cálculos de resistencia se supondrá que las tapas de escotilla que no sean de madera están sometidas a una carga estática igual a 10 kN/m^2 o al peso de la carga que se tiene previsto llevar sobre ellas, si este valor es mayor.

7.1.3.3 Si las tapas son de acero dulce, el esfuerzo máximo indicado en 7.1.3.2 multiplicado por 4,25 no excederá de la resistencia mínima a la rotura del material. Con estas cargas, la flecha no excederá de 0,0028 veces el vano de la escotilla.

7.1.3.4 Las tapas que no sean de acero dulce o madera tendrán por lo menos una resistencia equivalente a las de acero dulce y se construirán con la rigidez suficiente para garantizar la estanquidad a la intemperie cuando estén sometidas a las cargas que se indican en 7.1.3.2.

7.1.3.5 Las tapas irán provistas de dispositivos de trinca y frisas, u otros medios equivalentes, que sean suficientes para garantizar la estanquidad a la intemperie.

7.1.3.6 En general, no se recomienda el empleo de tapas de escotilla de madera por la dificultad que entraña sujetarlas rápidamente para que queden estancas a la intemperie. No obstante, si ya existen, deberán poder fijarse de manera estanca a la intemperie.

7.1.3.7 Al grosor neto de las tapas de escotilla de madera se aplicará un margen por la abrasión debida al duro manejo de que serán objeto. En todo caso, el grosor neto de dichas tapas será como mínimo de 4 mm por cada 100 mm de vano, pero nunca inferior a 40 mm, y la anchura mínima de las superficies de apoyo será de 65 mm.

7.1.3.8 La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla en las partes expuestas de la cubierta de trabajo será como mínimo de 300 mm para buques de eslora igual a 12 m y de 600 mm para buques de eslora igual a 24 m. En el caso de buques de eslora intermedia, la altura mínima se obtendrá por interpolación lineal. La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla en las partes expuestas de la cubierta de superestructuras será como mínimo de 300 mm.

7.1.3.9 Cuando la experiencia operacional lo justifique, y previa aprobación de la autoridad competente, la altura de las brazolas de escotilla, exceptuadas las que dan directamente a los espacios de máquinas, podrá reducirse con respecto al valor indicado en 7.1.3.8, o incluso prescindirse de las mismas, a condición de que se instalen tapas de escotilla estancas que no sean de madera. La abertura de tales escotillas será la menor posible y las tapas irán fijadas de modo permanente con bisagras o medios equivalentes y podrán quedar cerradas y aseguradas rápidamente.

7.2 Aberturas en los espacios de máquinas

7.2.1 En los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o el Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado, las aberturas de los espacios de máquinas cumplirán con lo dispuesto en la regla 17 de dicho Convenio.

7.2.2 En los buques pesqueros regidos por el Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos, y en los buques pesqueros con cubierta nuevos de eslora comprendida entre 12 m y 24 m, se cumplirán las siguientes prescripciones de la regla II/7 de dicho Protocolo:

- .1 las aberturas del espacio de máquinas irán armadas y protegidas por guardacalores de resistencia equivalente a la de la superestructura adyacente. Las correspondientes aberturas exteriores de acceso llevarán puertas que cumplan con lo prescrito en la regla II/4 del Protocolo o, en el caso de buques de eslora inferior a 24 m, tapas de escotilla que no sean de madera, que cumplan con lo prescrito en 7.1.3 del presente capítulo; y
- .2 las aberturas que no sean de acceso irán provistas de tapas de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada, fijadas a ésta de modo permanente y susceptibles de quedar cerradas de manera que sean estancas a la intemperie.

7.2.3 En los buques de suministro mar adentro, el acceso al espacio de máquinas se habilitará, a ser posible, en el castillo. Todo acceso al espacio de máquinas que dé a la cubierta expuesta de carga estará provisto de dos cierres estancos a la intemperie. El acceso a los espacios situados por debajo de la cubierta expuesta de carga se habilitará con preferencia desde un lugar situado dentro o por encima de la cubierta de superestructuras.

7.3 Puertas

7.3.1 En los buques de pasaje regidos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, las puertas cumplirán con lo dispuesto en las reglas II-1/13 y 16 de dicho Convenio.

7.3.2 En los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o el Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado, las puertas cumplirán con lo dispuesto en la regla 12 de dicho Convenio.

7.3.3 En los buques pesqueros regidos por el Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos, las puertas cumplirán con lo dispuesto en las reglas II/2 y II/4 de dicho Protocolo.

7.3.4 En los buques pesqueros con cubierta de eslora comprendida entre 12 m y 24 m:

- .1 las puertas estancas podrán ser de bisagra y deberán poder accionarse in situ por cada lado. A ambos lados de la puerta se fijará un aviso de que la puerta debe mantenerse cerrada durante la navegación;
- .2 todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de las estructuras de cubierta cerradas por las que pueda entrar agua y poner en peligro al buque irán provistas de puertas fijadas permanentemente al mamparo, y armadas y reforzadas de modo que el conjunto de su estructura sea de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada, y resulten estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Habrá medios que permitan accionarlas desde ambos lados del mamparo;
- .3 la altura sobre cubierta de las falcas de los vanos de puertas, tambuchos, construcciones de cubierta y guardacalores situados en la cubierta de trabajo y en las de superestructuras que den acceso directo a partes de la cubierta expuesta a la intemperie será como mínimo igual a la altura de las brazolas de escotilla especificada en 7.1.3.8;
- .4 cuando la experiencia operacional lo justifique, y previa aprobación de la autoridad competente, la altura sobre cubierta de las falcas de los vanos de puertas especificados en 7.3.4.3, salvo los que den acceso directo a los espacios de máquinas, podrá reducirse a no menos de 150 mm en las cubiertas de superestructuras y a no menos de 380 mm en la cubierta de trabajo de los buques de eslora igual a 24 m, o a no menos de 150 mm en la cubierta de trabajo de buques de eslora igual a 12 m. En los buques de eslora intermedia, la altura reducida mínima aceptable de las falcas de los vanos de puertas situadas en la cubierta de trabajo se obtendrá por interpolación lineal.

7.4 Portas de carga y aberturas similares

7.4.1 Las portas de carga y otras aberturas similares de los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o el Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado, cumplirán con lo dispuesto en la regla 21 de dicho Convenio.

7.4.2 Las aberturas por las que pueda entrar agua en el buque y las compuertas de pesca de arrastre por la popa de los buques pesqueros regidos por el Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos cumplirán con lo dispuesto en la regla II/3 de dicho Protocolo.

7.4.3 Las portas de carga y aberturas similares de los buques de pasaje a los que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 deberán cumplir lo dispuesto en las reglas II-1/15, 17 y 22 de dicho Convenio. Asimismo, en los buques de pasaje de transbordo rodado a los que se aplique ese Convenio, dichas aberturas tendrán que ajustarse a lo dispuesto en la regla II-1/17-1 del mismo.

7.4.4 Las portas de carga y otras aberturas similares de los buques de carga a los que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 deberán cumplir lo dispuesto en la regla II-1/15-1 de dicho Convenio.

7.5 Portillos, imbornales, tomas y descargas

7.5.1 En los buques de pasaje a los que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la cubierta de cierre se ajustarán a lo dispuesto en la regla II-1/15 de dicho Convenio.

La integridad de estanquidad por encima de la cubierta de cierre se ajustará a lo dispuesto en la regla II-1/17 de ese Convenio.

Además, en los buques de pasaje de transbordo rodado, la integridad de estanquidad por debajo de la cubierta de cierre se ajustará a lo dispuesto en la regla II-1/23 y la integridad del casco y de la superestructura se ajustará a lo dispuesto en la regla II-1/17-1 de dicho Convenio.

7.5.2 En los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988 en su forma enmendada, los imbornales, tomas y descargas cumplirán con lo dispuesto en la regla 22 y los portillos cumplirán con lo dispuesto en la regla 23 de dicho Convenio.

7.5.3 En los buques pesqueros regidos por el Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos, los portillos y ventanas cumplirán con lo dispuesto en la regla II/12 y las tomas y descargas cumplirán con lo dispuesto en la regla II/13 de dicho Protocolo.

7.5.4 En los buques pesqueros con cubierta de eslora comprendida entre 12 m y 24 m, los portillos, ventanas y demás aberturas, tomas y descargas cumplirán con lo siguiente:

- .1 los portillos que den a espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo y a espacios cerrados de dicha cubierta irán provistos de tapas ciegas con bisagra susceptibles de quedar cerradas de modo estanco;
- .2 los portillos se ubicarán en un lugar tal que su borde inferior quede por encima de una línea paralela a la cubierta de trabajo en el costado, cuyo punto más bajo esté a 500 mm por encima de la máxima flotación de servicio;
- .3 los portillos y sus correspondientes cristales y tapas ciegas se construirán de manera sólida y satisfactoria a juicio de la autoridad competente;
- .4 las claraboyas que den a espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo estarán construidas de manera sólida y serán susceptibles de quedar cerradas y aseguradas de modo estanco a la intemperie, y se dispondrán medios adecuados de cierre para el caso de que se dañen los refuerzos. En la medida de lo posible, se evitará instalar claraboyas que den a los espacios de máquinas;

- .5 en todas las ventanas de la caseta de gobierno que estén expuestas a la intemperie se utilizará cristal de seguridad endurecido o un material adecuado de transparencia permanente y resistencia equivalente. Los medios para asegurar las ventanas y la anchura de las superficies de apoyo serán adecuados, habida cuenta del material empleado en la ventana. Las aberturas que comuniquen a espacios situados bajo cubierta desde una caseta de gobierno cuyas ventanas no estén provistas de la protección indicada en 7.5.4.6 llevarán un dispositivo de cierre que las haga estancas a la intemperie;
- .6 se dispondrán tapas ciegas interiores o una cantidad suficiente de tapas ciegas exteriores cuando no haya otro método de impedir que el agua entre en el casco a través de una ventana o un portillo roto;
- .7 la autoridad competente podrá aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos laterales o popeles de las estructuras de cubierta situadas en la cubierta de trabajo o por encima de ella si a su juicio la seguridad del buque no va a sufrir menoscabo;
- .8 el número de aberturas practicadas en los costados del buque por debajo de la cubierta de trabajo deberá ser el mínimo compatible con las características de proyecto y la utilización correcta del buque, y tales aberturas irán provistas de medios de cierre de resistencia adecuada para asegurar la estanquidad y la integridad de la estructura circundante;
- .9 los tubos de descarga que atraviesen el forro exterior desde espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo o desde espacios situados dentro de las construcciones de cubierta irán provistos de medios eficaces y accesibles que impidan la entrada de agua a bordo. Normalmente, cada una de las descargas llevará una válvula automática de retención dotada de un medio seguro de cierre accionable desde un lugar fácilmente accesible. No se exigirá esta válvula si la autoridad competente estima que no hay riesgo de que la entrada de agua en el buque por la abertura de que se trate dé lugar a una inundación peligrosa y que el grosor de la tubería es suficiente. El medio de accionamiento seguro de la válvula irá provisto de un indicador que señale si la válvula está abierta o cerrada. El extremo interior abierto de todo sistema de descarga quedará por encima de la máxima flotación de servicio a un ángulo de escora que sea satisfactorio a juicio de la autoridad competente;
- .10 las tomas de mar y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas que sean esenciales para el funcionamiento de la maquinaria se controlarán in situ. Los mandos serán fácilmente accesibles e irán provistos de indicadores que señalen si las válvulas están abiertas o cerradas. Se instalarán dispositivos de aviso adecuados para indicar la entrada de agua en el espacio; y
- .11 los accesorios fijados al forro exterior y todas las válvulas serán de acero, bronce u otro material dúctil. Todas las tuberías entre el forro y las válvulas serán de acero, salvo en los buques que sean de un material distinto del acero, en cuyo caso podrán utilizarse otros materiales adecuados.

7.5.5 En los buques de carga a los que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, las aberturas externas se ajustarán a lo dispuesto en la regla II-1/15-1 de dicho Convenio.

7.6 Otras aberturas de cubierta

7.6.1 Las demás aberturas practicadas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras de los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988 en su forma enmendada, cumplirán con lo dispuesto en la regla 18 de dicho Convenio.

7.6.2 En los buques pesqueros con cubierta de eslora igual o superior a 12 m, y cuando sea esencial para las faenas de pesca, podrán instalarse portillos a ras de cubierta de rosca, bayoneta o de un tipo equivalente y registros, a condición de que puedan cerrarse de manera estanca y estén fijados permanentemente a la estructura adyacente. Habida cuenta del tamaño y la disposición de las aberturas y la configuración de los dispositivos de cierre, podrán instalarse cierres de metal contra metal si son realmente estancos. Las aberturas que no sean escotillas, aberturas del espacio de máquinas, registros y portillos rasos en la cubierta de trabajo o de superestructuras irán protegidas por estructuras de cierre provistas de puertas estancas a la intemperie o medios equivalentes. Los tambuchos estarán situados lo más cerca posible de crujía.⁴⁰³¹

7.7 Ventiladores, tubos de aireación y dispositivos de sondeo

7.7.1 En los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o su Protocolo de 1988 en su forma enmendada, los ventiladores cumplirán con lo dispuesto en la regla 19 y los tubos de aireación cumplirán con lo dispuesto en la regla 20 de dicho Convenio.

7.7.2 En los buques pesqueros regidos por el Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos, los ventiladores cumplirán con lo dispuesto en la regla II/9 y los tubos de aireación cumplirán con lo dispuesto en la regla II/10 de dicho Protocolo. Los dispositivos de sondeo cumplirán con lo dispuesto en la regla II/11 del Protocolo.

7.7.3 Los ventiladores y tubos de aireación de los buques pesqueros de eslora comprendida entre 12 m y 24 m cumplirán con lo siguiente:

- .1 los ventiladores tendrán manguerotes de construcción sólida y serán susceptibles de quedar cerrados de manera estanca a la intemperie con dispositivos fijados de modo permanente al ventilador o a la estructura adyacente. Los ventiladores se dispondrán lo más cerca posible de crujía y, si es practicable, se extenderán a través de la parte superior de cualquier construcción de cubierta o tambucho;

⁴⁰ Véase la regla II/8 del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos.

- .2 la altura de los manguerotes será la máxima posible. En la cubierta de trabajo, la altura sobre cubierta de los manguerotes que no sean de ventiladores del espacio de máquinas no será inferior a 760 mm, y en las cubiertas de superestructuras, no será inferior a 450 mm. Cuando tales ventiladores se encuentren a una altura que pueda entorpecer la utilización del buque, la altura de los manguerotes podrá reducirse a un valor que sea satisfactorio a juicio de la autoridad competente. La altura sobre cubierta de los ventiladores del espacio de máquinas será satisfactoria a juicio de la autoridad competente;
- .3 no será necesario instalar dispositivos de cierre en ventiladores cuyos manguerotes se eleven más de 2,5 m por encima de la cubierta de trabajo o más de 1,0 m por encima del techo de una caseta o de la cubierta de superestructuras;
- .4 si los tubos de aireación de los tanques u otros espacios situados bajo cubierta se elevan por encima de la cubierta de trabajo o de la de superestructuras, las partes expuestas de los tubos serán de construcción sólida y, en la medida de lo posible, estarán situadas cerca de crujía y protegidas contra posibles daños ocasionados por el arte de pesca o el equipo de izada. Las aberturas de tales tubos irán protegidas por medios eficaces de cierre, fijados de modo permanente al mismo tubo o a la estructura adyacente; dichos medios de cierre podrán omitirse si la autoridad competente queda satisfecha de que están protegidos contra el agua acumulada en cubierta; y
- .5 cuando los tubos de aireación estén situados cerca del costado del buque, su altura sobre cubierta hasta el punto en que el agua pueda entrar en el buque será como mínimo de 760 mm en la cubierta de trabajo y de 450 mm en la cubierta de superestructuras. La autoridad competente podrá aceptar que se reduzca la altura de un tubo de aireación para impedir que se entorpezcan las faenas de pesca.

7.7.4 En los buques de suministro mar adentro, los tubos de aireación y ventiladores cumplirán con lo siguiente:

- .1 los tubos de aireación y los ventiladores se instalarán en lugares protegidos a fin de evitar que sufran daños durante las operaciones de carga y de reducir al mínimo la posibilidad de inundación. Los tubos de aireación situados en las cubiertas expuestas de carga y del castillo llevarán instalados dispositivos automáticos de cierre; y
- .2 se prestará la debida atención a la ubicación de los ventiladores del espacio de máquinas. Se instalarán con preferencia en un lugar por encima de la cubierta de superestructuras o por encima de un nivel equivalente si dicha cubierta no existe.

7.8 Portas de desagüe

7.8.1 Cuando las amuradas formen pozos en la parte expuesta de la cubierta de francobordo o de superestructuras, o en la cubierta de trabajo de los buques pesqueros, se dispondrán portas de desagüe a lo largo de la amurada para asegurar el desagüe de la cubierta de la manera más rápida y eficaz posible. Los bordes inferiores de las portas de desagüe deberán estar tan próximos a la cubierta como sea posible.⁴¹

7.8.2 En los buques regidos por el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o el Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado, las portas de desagüe cumplirán con la regla 24 de dicho Convenio.

7.8.3 En los buques pesqueros con cubierta de eslora igual o superior a 12 m, las portas de desagüe cumplirán con lo siguiente:⁴²

7.8.3.1 El área mínima de las portas de desagüe (A), en metros cuadrados, a cada banda del buque y en cada uno de los pozos de la cubierta de trabajo se determinará en función de la longitud (l) y la altura de la amurada en el pozo, según se indica a continuación:

.1 $A = K * l$

donde:

$K = 0,07$ para buques de eslora igual o superior a 24 m;

$K = 0,035$ para buques de eslora igual a 12 m;
para esloras intermedias, el valor de K se obtendrá por interpolación lineal (no es necesario que l sea superior al 70% de la eslora del buque);

.2 si la altura media de la amurada es superior a 1,2 m, el área prescrita se incrementará en 0,004 m² por metro de longitud del pozo y por cada 0,1 m de diferencia de altura; y

.3 si la altura media de la amurada es inferior a 0,9 m, el área prescrita podrá reducirse en 0,004 m² por metro de longitud del pozo y por cada 0,1 m de diferencia de altura.

7.8.3.2 El área de las portas de desagüe calculada con arreglo a 7.8.3.1 se aumentará cuando la Administración o autoridad competente estime que el arrufo del buque no es suficiente para asegurar el desagüe rápido y eficaz de la cubierta.

⁴¹ Véase la regla 24 5) del Convenio de Líneas de Carga, 1966 o del Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado, y la regla II/14 4) del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos.

⁴² Véase la regla II/14 del Protocolo de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos.

7.8.3.3 A reserva de que lo apruebe la Administración o autoridad competente, el área mínima de las portas de desagüe de cada pozo de la cubierta de superestructura no será inferior a la mitad del área (A) indicada en 7.8.3.1, salvo cuando la cubierta de superestructura sea una cubierta de trabajo para faenas de pesca, en cuyo caso el área mínima a cada banda no será inferior al 75% del área (A).

7.8.3.4 Las portas de desagüe irán dispuestas a lo largo de las amuradas de tal modo que el desagüe de la cubierta sea lo más rápido y eficaz posible. Los bordes inferiores de las portas de desagüe deberán estar tan próximos a la cubierta como sea posible.

7.8.3.5 Los tabloncillos de encajonar el pescado en cubierta y los medios para estibar y utilizar los artes de pesca irán dispuestos de manera que no disminuyan la eficacia de las portas de desagüe ni se acumule agua en cubierta o se impida que corra libremente hacia las portas de desagüe. Los tabloncillos estarán contruados de forma que queden asegurados en su lugar cuando se estén utilizando y no dificulten la descarga del agua embarcada en cubierta.

7.8.3.6 Las portas de desagüe de altura superior a 0,3 m llevarán varillas espaciadas entre sí a no más de 0,23 m ni a menos de 0,15 m, o irán provistas de algún otro medio adecuado de protección. Si las portas de desagüe llevan tapas, éstas serán de construcción aprobada. Cuando se considere necesario proveer dispositivos para asegurar las tapas de las portas de desagüe durante las faenas de pesca, dichos dispositivos serán satisfactorios a juicio de la autoridad competente y podrán accionarse con sencillez desde un lugar fácilmente accesible.

7.8.3.7 En los buques que vayan a faenar en zonas propensas a la formación de hielo, las tapas y los dispositivos protectores de las portas de desagüe deberán poder desmontarse fácilmente a fin de limitar la acumulación de hielo. El tamaño de las aberturas y los medios provistos para desmontar dichos dispositivos protectores serán satisfactorios a juicio de la autoridad competente.

7.8.3.8 Además, en los buques pesqueros de eslora comprendida entre 12 m y 24 m que tengan pozos o bañeras en la cubierta de trabajo o en la de superestructura y cuyos pisos queden por encima de la máxima flotación de servicio, se instalarán medios eficaces de desagüe por la borda provistos de válvulas de retención. Cuando los pisos de tales pozos o bañeras queden por debajo de la máxima flotación de servicio, se dispondrán medios de desagüe dirigidos a las sentinas.

7.8.4 En los buques de suministro mar adentro, la Administración prestará especial atención al desagüe adecuado de los puestos de estiba de tuberías, habida cuenta de las características de cada buque. No obstante, el área prevista para el desagüe de los puestos de estiba de tuberías excederá del área prescrita para las portas de desagüe practicadas en la amurada de la cubierta de carga y no llevará tapas.

7.9 Cuestiones diversas

7.9.1 Los buques dedicados a operaciones de remolque llevarán medios para soltar rápidamente el cable de remolque.

CAPÍTULO 8: DETERMINACIÓN DE LOS PARÁMETROS DE DESPLAZAMIENTO EN ROSCA

8.1 Ámbito de aplicación

8.1.1 Todo buque de pasaje, sean cuales fueren sus dimensiones, y todo buque de carga de eslora igual o superior a 24 m, tal como se define ésta en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o el Protocolo de 1988 relativo al mismo, enmendado, será sometido, ya terminada su construcción, a una prueba destinada a determinar los elementos de su estabilidad.⁴³

8.1.2 La Administración podrá autorizar que respecto de un determinado buque se prescinda de esta prueba de estabilidad prescrita en 8.1.1, 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 básicos, obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque no sometido a prueba.

Para evitar la prueba de estabilidad, la desviación de la masa del buque en rosca no excederá de los siguientes valores:

para $L^{44} < 50$ m: un 2% de la masa del buque en rosca que se toma como modelo o de la masa indicada en la información sobre estabilidad;

para $L > 160$ m: un 1% de la masa del buque en rosca que se toma como modelo o de la masa indicada en la información sobre estabilidad;

para esloras intermedias: mediante interpolación lineal;

y la desviación de la posición longitudinal del centro de gravedad (LCG) del buque en rosca con respecto a L no deberá superar el 0,5% del LCG del buque modelo en rosca o lo indicado en la información sobre estabilidad, con independencia de la eslora del buque.

8.1.3 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 sobrada altura metacéntrica en todas las condiciones de carga probables.

8.1.4 Si un buque experimenta alteraciones que afecten a su estabilidad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad.

8.1.5 En todos los buques de pasaje, a intervalos periódicos que no excedan de cinco años, se llevará a cabo un reconocimiento para determinar el peso en rosca y comprobar si se han producido cambios en el desplazamiento en rosca o en la posición longitudinal del centro de gravedad. Si al comparar los resultados con la información aprobada sobre estabilidad se encontrara o se previera

⁴³ Véase la regla II-1/5 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada.

⁴⁴ A los efectos de 8.1.2 y 8.1.5, la eslora (L) significa la eslora de compartimentado (L_S) según se define ésta en la regla II-1/2.1 del Convenio SOLAS 1974, enmendado. Para los buques a los que se aplica el Convenio y otros buques, la eslora (L) es la eslora del buque según se define ésta en 2.12 de la parte "Finalidad y definiciones" del presente código.

una variación del desplazamiento en rosca que exceda del 2% o una variación de la posición longitudinal del centro de gravedad que exceda del 1% de L, se someterá el buque a una nueva prueba de estabilidad.

8.1.6 La prueba de estabilidad prescrita puede adaptarse a buques de eslora inferior a 24 m si se toman las debidas precauciones para garantizar la precisión del procedimiento de prueba.

8.2 Preparativos para la prueba de estabilidad

8.2.1 Notificación a la Administración

Se notificará por escrito la prueba de estabilidad a la Administración cuando ésta lo requiera o con bastante antelación a la realización de la prueba. Un representante de la Administración debe presenciar la prueba de estabilidad, cuyos resultados serán presentados a efectos de examen.

El astillero, el propietario o el ingeniero naval tienen la responsabilidad de hacer los preparativos, realizar la prueba de estabilidad y el reconocimiento del peso en rosca, registrar los datos y calcular los resultados. Si bien el cumplimiento de los procedimientos reseñados permitirá realizar la prueba de manera rápida y precisa, se reconoce que otros procedimientos pueden ser igualmente eficaces. No obstante, a fin de reducir al mínimo los retrasos, se recomienda presentar detalles de esas opciones a la Administración para que puedan examinarse antes de realizar la prueba de estabilidad.

8.2.1.1 Pormenores de la notificación

La notificación por escrito incluirá la información siguiente, según requiera la Administración:

- .1 identificación del buque con su nombre y el número del casco asignado por el astillero, si procede;
- .2 fecha, hora y lugar en que se va a realizar la prueba;
- .3 datos sobre los pesos de prueba:
 - .1 tipo;
 - .2 cantidad (número de unidades y masa de cada una);
 - .3 certificación;
 - .4 método de manipulación (es decir, rieles de deslizamiento o grúa);
 - .5 ángulo de escora máximo previsto a cada banda;

- .4 dispositivos de medida:
 - .1 péndulos: emplazamiento aproximado y longitud;
 - .2 tubos en U: emplazamiento aproximado y distancia entre los brazos;
 - .3 inclinómetros: emplazamiento y detalles de aprobaciones y calibraciones;
- .5 asiento aproximado;
- .6 condición de los tanques;
- .7 estimación de la masa que hay que deducir, añadir y cambiar de lugar para que el buque quede verdaderamente en rosca;
- .8 descripción detallada de todo programa informático que se utilice para ayudar a realizar los cálculos durante la prueba de estabilidad; y
- .9 nombre y número de teléfono de la persona responsable de la realización de la prueba de estabilidad.

8.2.2 Condición general del buque

8.2.2.1 En el momento de realizar la prueba de estabilidad, la terminación del buque debe estar lo más avanzada posible. La prueba se programará tratando de reducir al mínimo los retrasos en la entrega del buque o las interrupciones en sus compromisos operacionales.

8.2.2.2 La cantidad y el tipo de trabajo que quede por realizar (masa que haya que añadir) repercuten en las características del buque en rosca, por lo que se impone buen juicio en las decisiones. Cuando la masa o el centro de gravedad de un elemento por añadir no puedan determinarse con confianza, será conveniente realizar la prueba de estabilidad una vez que se haya añadido tal elemento.

8.2.2.3 Antes de realizar la prueba de estabilidad conviene reducir al mínimo los materiales provisionales, cajas de herramientas, andamios, arena, objetos desechables, etc., que pueda haber a bordo. También se debe prescindir de los tripulantes o del personal que no vayan a participar directamente en la prueba de estabilidad.

8.2.2.4 Las cubiertas deben estar secas. El agua acumulada en la cubierta puede desplazarse y estancarse de manera similar a los líquidos en los tanques. Antes de realizar la prueba se debe eliminar el agua de lluvia, la nieve o el hielo que puedan haberse acumulado en el buque.

8.2.2.5 Al planear la prueba se debe tener en cuenta la cantidad de líquidos prevista durante su realización. Preferiblemente, todos los tanques deben estar vacíos y limpios, o bien completamente llenos. El número de tanques parcialmente llenos debe quedar reducido al mínimo absoluto. La viscosidad y profundidad del fluido y la forma del tanque deben ser tales que permitan determinar con precisión el efecto de superficie libre.

8.2.2.6 El buque debe estar amarrado en una zona tranquila y abrigada que no se halle expuesta a la acción de fuerzas externas, tales como los remolinos ocasionados por las hélices de embarcaciones que naveguen en las inmediaciones o las descargas inesperadas de bombas situadas en tierra. También se deben tener en cuenta el estado de la marea y el asiento del buque durante la prueba. Antes de comenzar la prueba se debe medir y registrar la profundidad en tantos puntos como sea necesario hasta asegurarse de que el buque no va a tocar el fondo, y se registrará con precisión el peso específico del agua. El buque ha de quedar amarrado de manera que pueda escorar sin restricciones. Se retirarán las rampas de acceso. Se reducirán al mínimo los cables eléctricos, mangueras, etc., conectados a tierra, manteniéndolos siempre flojos.

8.2.2.7 El buque debe estar lo más adrizado posible; con los pesos de prueba en su posición inicial puede aceptarse una escora de hasta medio grado. Si fuera viable, en los datos hidrostáticos deberán considerarse el asiento real y la inclinación de la quilla. Para evitar la introducción de errores excesivos debidos a variaciones considerables en el área del plano de flotación provocadas por la escora, se comprobarán previamente los datos hidrostáticos del asiento real y los máximos ángulos de escora previstos.

8.2.2.8 La masa total utilizada ha de ser suficiente para conseguir una inclinación a cada banda de un grado como mínimo y cuatro grados como máximo. No obstante, la Administración podrá aceptar un ángulo de inclinación inferior en el caso de grandes buques, a condición de que se cumplan las prescripciones que figuran en 8.2.2.9 relativas a la diferencia en altura del tubo en U o de deflexión del péndulo. Los pesos de prueba deben ser compactos y tener una forma que permita determinar con precisión la posición vertical de su centro de gravedad. Cada uno de los pesos irá marcado con su masa y número de identificación. Toda nueva certificación de los pesos de prueba se realizará antes de inclinar el buque. Durante la prueba de estabilidad se dispondrá de una grúa, u otros medios equivalentes, con suficiente capacidad y alcance para desplazar los pesos en la cubierta de manera rápida y segura. Podrá permitirse el trasiego de agua de lastre cuando sea imposible realizar la prueba de estabilidad utilizando pesos sólidos si la Administración lo acepta.

8.2.2.9 Se recomienda utilizar tres péndulos, y en todo caso dos como mínimo, para poder identificar las lecturas erróneas de uno cualquiera de ellos, así como colocarlos en un lugar protegido contra el viento. Se podrán sustituir uno o más péndulos por otros instrumentos de medida (tubos en U o inclinómetros) a discreción de la Administración. No procede utilizar otros instrumentos de medida para reducir los ángulos mínimos de inclinación recomendados en 8.2.2.8.

La posibilidad de utilizar un inclinómetro o un tubo en U se examinará para cada caso en particular. Sólo se recomienda utilizar inclinómetros u otros instrumentos de medida si se cuenta al menos con un péndulo.

8.2.2.10 Se deben facilitar medios eficaces de comunicación bidireccional entre el puesto central de control y el lugar en que se manejen los pesos, y entre dicho puesto y cada uno de los lugares donde se hallen los péndulos. Una persona, desde un puesto central de control, asumirá todas las funciones de dirección del personal que participe en la prueba.

8.3 Planos necesarios

En el momento de realizar la prueba de estabilidad, la persona encargada debe disponer de una copia de los siguientes planos:

- .1 plano de formas;
- .2 curvas hidrostáticas o datos hidrostáticos;
- .3 plano de disposición general de las cubiertas, bodegas, dobles fondos, etc.;
- .4 plano de capacidades en el que se indiquen la capacidad y las posiciones vertical y longitudinal de los centros de gravedad de los espacios de carga, tanques, etc. Cuando se utilice el peso del agua de lastre para conseguir la inclinación, se conocerán las posiciones transversal y vertical de los centros de gravedad de los tanques correspondientes para cada ángulo de inclinación;
- .5 tablas de sondas de los tanques;
- .6 emplazamiento de las escalas de calados; y
- .7 plano de varada en que se indiquen el perfil de la quilla y las correcciones de las escalas de calado (si los hubiere).

8.4 Procedimientos de prueba

8.4.1 Los procedimientos empleados para realizar la prueba de estabilidad y el reconocimiento del peso en rosca estarán en consonancia con las recomendaciones que figuran en el anexo 1 del presente código (Orientación detallada para realizar una prueba de estabilidad).

8.4.1.1 Se deben tomar lecturas del francobordo/calado para establecer la posición de la flotación, con el fin de determinar el desplazamiento del buque en el momento de realizar la prueba de estabilidad. Se recomienda tomar como mínimo cinco lecturas de francobordo en ambos costados, separadas entre sí aproximadamente por la misma distancia, o leer todas las escalas de calados (a proa, en los medios y a popa) en los dos costados del buque. Las lecturas de calado/francobordo se deben tomar inmediatamente antes o inmediatamente después de realizar la prueba de estabilidad.

8.4.1.2 En la prueba normalizada se ejecutan ocho movimientos de pesos. El movimiento N° 8, que es una comprobación del punto inicial, puede omitirse si después del movimiento N° 7 se consigue una línea recta en el gráfico. Si después de trazar la posición inicial y seis movimientos de pesos se obtiene una línea recta, la prueba de estabilidad habrá concluido y podrá omitirse la segunda comprobación de la posición inicial. En caso contrario, habrá que repetir los movimientos de pesos cuyo trazo no sea aceptable, o bien encontrar una explicación satisfactoria.

8.4.2 Se debe enviar a la Administración una copia de los datos relativos a la prueba, junto con los resultados obtenidos en la misma, en un modelo de informe aceptable, si se requiere.

8.4.3 Durante la prueba de estabilidad y en la preparación del informe correspondiente todos los cálculos podrán llevarse a cabo con la ayuda de un programa informático adecuado. Los resultados de dicho programa podrán utilizarse para presentar todos o parte de los datos y los cálculos incluidos en el informe de la prueba, siempre que tales resultados sean claros, concisos, bien documentados y coincidan en general con la forma y el contenido que la Administración prescriba.

8.5 Prueba de estabilidad para las unidades móviles de perforación mar adentro

8.5.1 Se exigirá realizar una prueba de estabilidad en la primera de las unidades de una serie que se ajuste al mismo proyecto, tan cerca del acabado de su construcción como resulte posible, a fin de determinar con precisión los datos relativos a la unidad en rosca (peso y posición del centro de gravedad).

8.5.2 Para las unidades sucesivas que se ajusten a un mismo proyecto, la Administración podrá aceptar los datos relativos a la unidad en rosca de la primera unidad de la serie en lugar de la prueba de estabilidad, siempre que la diferencia en el desplazamiento en rosca o en la posición del centro de gravedad debida a pequeñas variaciones en la maquinaria, armamento o equipo, confirmada por un reconocimiento para la determinación del peso muerto, sea inferior al 1% de los valores del desplazamiento en rosca y de las principales dimensiones horizontales, determinados para la primera unidad de la serie. Se tendrá especial cuidado al hacer los cálculos detallados de peso muerto y la comparación con la unidad original de una serie de unidades semisumergibles estabilizadas por columnas de las que, aun cuando respondan a un mismo proyecto, se estime improbable que tengan una similitud aceptable en peso o centro de gravedad que justifique la exención de la prueba de estabilidad.

8.5.3 Los resultados de la prueba de estabilidad, o los del reconocimiento para la determinación del peso muerto y de la prueba de estabilidad corregidos en consideración a las diferencias de peso, se consignarán en el manual de instrucciones.

8.5.4 En el manual de instrucciones o el cuaderno de alteraciones de los datos relativos a la unidad en rosca se consignarán todos los cambios de maquinaria, estructura, armamento y equipo que afecten a los mencionados datos, y tales cambios se tendrán en cuenta en las operaciones diarias.

8.5.5 En las unidades estabilizadas por columnas se efectuará un reconocimiento para la determinación del peso muerto a intervalos que no excedan de cinco años. Cuando dicho reconocimiento indique que en el desplazamiento en rosca calculado se ha producido un cambio superior al 1% del desplazamiento de servicio, se llevará a cabo una prueba de estabilidad.

8.5.6 La prueba de estabilidad o el reconocimiento del peso muerto se debería llevar a cabo en presencia de un funcionario de la Administración, de una persona con la necesaria autorización o del representante de una organización aprobada.

8.6 Prueba de estabilidad para los pontones

Normalmente no es necesario someter un pontón a la prueba de estabilidad, siempre que en los cálculos de estabilidad se tome un valor moderado de la altura del centro de gravedad (KG) en rosca. La altura KG puede suponerse al nivel de la cubierta principal, si bien se reconoce que cabe aceptar un valor inferior si éste va completamente documentado. El desplazamiento en rosca y la posición longitudinal del centro de gravedad se determinarán mediante cálculos basados en lecturas de calado y densidad.

ANEXO 1 ORIENTACIÓN DETALLADA PARA REALIZAR UNA PRUEBA DE ESTABILIDAD

1 INTRODUCCIÓN

El presente anexo complementa las normas para realizar una prueba de estabilidad que figuran en la parte B del capítulo 8 –Determinación de los parámetros de desplazamiento en rosca– del presente código. También contiene importantes procedimientos detallados para llevar a cabo una prueba de estabilidad en la que puedan obtenerse resultados válidos con un máximo de precisión y un costo mínimo para los propietarios, astilleros y la Administración. Si se quiere tener la certeza de que la prueba se realiza correctamente y que la precisión de los resultados puede verificarse conforme se va ejecutando, es indispensable conocer a fondo los procedimientos correctos para llevar a cabo una prueba de estabilidad.

2 PREPARATIVOS PARA LA PRUEBA DE ESTABILIDAD

2.1 Superficie libre y contenido de los tanques

2.1.1 Si hay líquidos a bordo durante la prueba de estabilidad, ya sea en las sentinas o en los tanques, se correrán hacia la banda más baja del buque al escorar. Ese corrimiento de líquidos tenderá a exagerar la escora del buque. A menos que puedan calcularse con precisión el peso y la distancia exactos del líquido desplazado, la altura metacéntrica (GM) calculada en la prueba será errónea. Las superficies libres deberán reducirse al mínimo vaciando los tanques completamente y asegurándose de que todas las sentinas están agotadas, o bien llenando completamente los tanques hasta que el corrimiento de líquidos sea imposible. Este último método no es el óptimo, ya que es muy difícil eliminar las bolsas de aire que quedan entre los miembros estructurales de un tanque, además de que es necesario determinar con precisión el peso y el centro de gravedad del líquido en cada tanque lleno a fin de ajustar los valores correspondientes al buque en rosca. Cuando no haya más remedio que dejar los tanques parcialmente llenos, es conveniente que los costados de los tanques sean planos verticales paralelos y que su planta tenga forma regular (es decir, rectangular, trapezoidal, etc.) para que pueda determinarse con precisión el momento de superficie libre del líquido. Por ejemplo, el momento de superficie libre del líquido en un tanque con costados verticales paralelos puede calcularse fácilmente mediante la fórmula:

$$M_{fs} = l \cdot b^3 \cdot \rho_t / 12 \quad (\text{mt})$$

donde:

l = longitud del tanque (m)

b = anchura del tanque (m)

ρ_t = gravedad específica del líquido en el tanque (t/m^3)

$$\text{Corrección por superficie libre} = \frac{\sum_x M_{fs}(1) + M_{fs}(2) + \dots + M_{fs}(x)}{\Delta} \quad (\text{m})$$

donde:

M_{fs} = momento de superficie libre (mt)

Δ = desplazamiento (t)

La corrección por superficie libre es independiente de la altura y ubicación del tanque en el buque y de la dirección de la escora. El momento de superficie libre aumenta en función del cubo de la anchura del tanque. El factor predominante es pues la distancia que el líquido puede desplazarse. Esta es la razón por la que antes de comenzar la prueba de estabilidad es necesario eliminar todo el líquido, por poco que haya, de los tanques anchos o las sentinas. Las cantidades muy pequeñas de líquido en tanques o espacios vacíos en forma de V (por ejemplo, en una caja de cadenas a proa), donde el corrimiento potencial es insignificante, pueden ignorarse si la eliminación de dicho líquido presenta dificultades o puede ocasionar retrasos considerables.

Cuando se utilice el peso del agua de lastre para conseguir la inclinación, los movimientos reales transversales y verticales del líquido se calcularán teniendo en cuenta el cambio de escora del buque. La corrección por superficie libre definida en el presente párrafo no se aplicará a los tanques utilizados para la prueba.

2.1.2 Superficie libre y tanques parcialmente llenos: El número de tanques parcialmente llenos deberá limitarse normalmente a dos, uno a babor y otro a estribor, o a uno en cruzía, elegidos entre los siguientes:

- .1 tanques de agua dulce de alimentación de reserva;
- .2 tanques de almacenamiento de fueloil/diésel;
- .3 tanques de servicio diario de fueloil/diésel;
- .4 tanques de aceite lubricante;
- .5 tanques de aguas sucias; o
- .6 tanques de agua potable.

A fin de evitar que los líquidos queden atrapados, los tanques parcialmente llenos deben tener normalmente una sección transversal regular (es decir, rectangular, trapezoidal, etc.) y contener del 20% al 80% de su capacidad si son tanques profundos o del 40% al 60% de su capacidad si son tanques de doble fondo. Con estos niveles se asegura que la velocidad de corrimiento del líquido permanezca constante durante la prueba de estabilidad en los distintos ángulos de escora. Si se altera el asiento al inclinar el buque, también habrá que tener en cuenta los líquidos que puedan quedar atrapados en dirección longitudinal. Se deben evitar los tanques parcialmente llenos de líquidos cuya viscosidad sea suficiente para impedir su libre movimiento cuando se inclina el buque (tal como el tanque de combustible a baja temperatura), ya que en ese caso el momento de superficie libre no puede calcularse con precisión. En estos tanques, no se aplicará la corrección por superficie libre a menos que se calienten para reducir la viscosidad del líquido. No se permitirá nunca que los tanques estén comunicados. Las interconexiones, incluidas las que pasan a través de colectores, deberán estar cerradas. La igualdad de los niveles de líquido

en una pareja de tanques parcialmente llenos puede ser una indicación de que las interconexiones están abiertas. Para comprobar si las interconexiones están cerradas puede emplearse un plano de tuberías de sentinas, lastre y fueloil.

2.1.3 Tanques llenos hasta los reboses: "Lleno hasta los reboses" significa completamente lleno, sin bolsas de aire ocasionadas por el asiento o por una ventilación inadecuada. No se aceptará una capacidad inferior al 100%, ni siquiera el 98% con que se considera lleno un tanque a efectos operacionales. Antes de efectuar el sondeo definitivo, es conveniente balancear el buque de una banda a otra para eliminar el aire atrapado en los tanques. Se deberá tener un cuidado especial en llenar hasta los reboses los tanques de fueloil con objeto de evitar la contaminación accidental. En la figura A1-2.1.3 se muestra un ejemplo de tanque aparentemente "lleno hasta los reboses", pero que en realidad contiene aire atrapado.

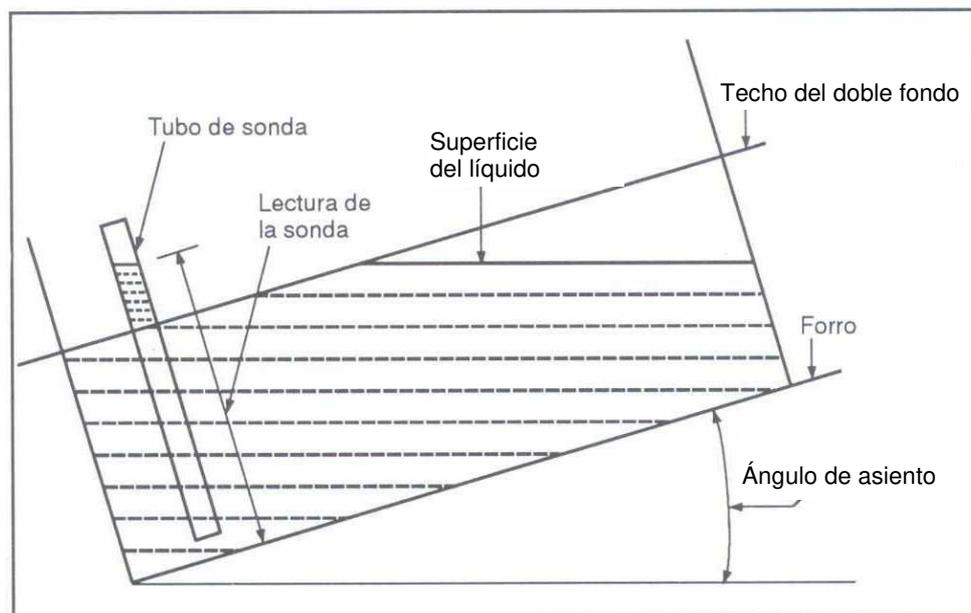


Figura A1-2.1.3

2.1.4 Tanques vacíos: Generalmente, no es suficiente bombear los tanques hasta que se pierda la aspiración. Después de bombearlo, hay que entrar en el tanque para determinar si es necesario agotar el líquido con bombas portátiles o a mano. Pueden excluirse los tanques muy estrechos o en los que la astilla muerta es muy pronunciada, ya que el efecto de superficie libre en estos casos es despreciable. Como hay que inspeccionar todos los tanques vacíos, todos los registros deben estar abiertos y los tanques bien ventilados, habiéndose establecido que puede entrarse en ellos sin riesgos. Se dispondrá de un dispositivo de prueba seguro para comprobar que hay suficiente oxígeno y que el nivel de gases tóxicos es mínimo. Si es necesario, se debe disponer de un certificado expedido por un químico naval acreditado en que se atestigüe que puede entrarse sin riesgos en todos los tanques de fueloil y de productos químicos.

2.2 Medios de amarre

La disposición de los medios de amarre es sumamente importante y su elección depende de muchos factores. Entre los más importantes destacan la profundidad del agua y los efectos del viento y las corrientes. Siempre que sea posible, el buque debe estar amarrado en una zona tranquila y abrigada que no se halle expuesta a la acción de fuerzas externas, tales como los

remolinos ocasionados por las hélices de remolcadores que naveguen en las inmediaciones o las descargas inesperadas de bombas situadas en tierra. La profundidad del agua debe ser suficiente para asegurar que el casco queda totalmente libre del fondo. También se deben tener en cuenta el estado de la marea y el asiento del buque durante la prueba. Antes de comenzar la prueba se debe medir y registrar la profundidad en tantos puntos como sea necesario hasta asegurarse de que el buque no va a tocar el fondo. En caso de duda, la prueba se realizará durante la marea alta o se llevará el buque a aguas más profundas.

2.2.1 La disposición de los medios de amarre permitirá que el buque escore libremente el tiempo suficiente para obtener una lectura satisfactoria del ángulo de escora correspondiente a cada corrimiento del peso.

2.2.2 El buque se mantendrá en posición mediante amarras a proa y a popa, afirmadas a bitas o cornamusas en la cubierta. Si no es posible inmovilizar adecuadamente el buque utilizando los aparejos de a bordo, se fijarán cáncamos provisionales lo más cerca posible de crujía y de la línea de flotación. Cuando el buque sólo pueda amarrarse por una banda, conviene complementar los largos de proa y popa con dos esprines, a fin de mantener al buque bajo el necesario control, tal como se indica en la figura A1-2.2.2. La dirección de los esprines será tal que éstos sean lo más largos posible. Entre el buque y el muelle se instalarán flotadores de protección cilíndricos. Al tomar las lecturas, todas las amarras deben estar flojas y el buque separado del muelle y los flotadores.

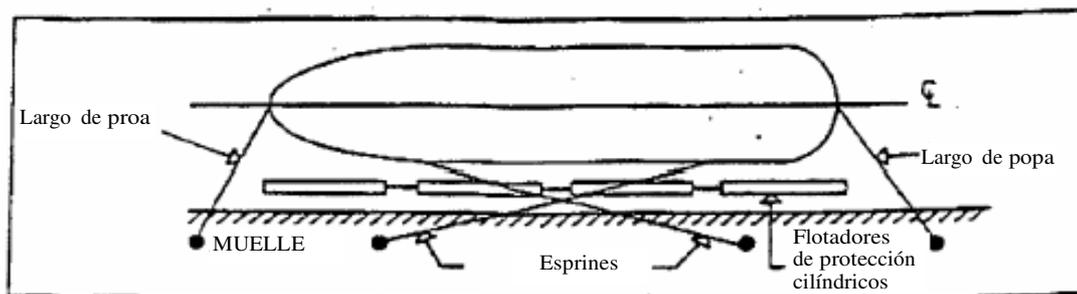


Figura A1-2.2.2

2.2.2.1 Si el buque queda separado del muelle por los efectos combinados del viento y la corriente, se verá sometido durante la prueba a un momento escorante superpuesto. En condiciones estables, esto no repercute en los resultados. La presencia de ráfagas de viento o de viento o corriente uniformemente variables hará que los momentos escorantes superpuestos cambien, en cuyo caso tal vez sean necesarios más puntos de prueba para que la prueba sea válida. Tal necesidad puede establecerse trazando las lecturas de los puntos de prueba conforme se van obteniendo.

2.2.2.2 Cuando el viento o la corriente empujen al buque contra las defensas, todas las amarras deben quedar flojas. Aunque los camellos cilíndricos permiten que el forro se deslice, también se experimentará un momento escorante superpuesto adicional debido a la presión ejercida por el buque contra los camellos. Convendría evitar esta situación si se puede, pero si no es posible, habría que tratar de separar el buque del muelle y los camellos, dejándolo a la deriva mientras se toman las lecturas.

2.2.2.3 Otra situación aceptable es cuando los efectos combinados del viento y la corriente son tales que puede controlarse el buque con una sola amarra por la proa o por la popa. En este caso, el punto de sujeción de la amarra deberá estar situado en el plano de crujía o cerca de éste. Con todas las amarras menos una flojas, el buque queda en libertad de ser arrastrado por el viento o la corriente mientras se toman las lecturas. En ocasiones, esto puede acarrear problemas, ya que si el viento o la corriente son variables, el trazado de las lecturas es susceptible de distorsión.

2.2.3 Los medios de amarre se someterán al examen de la autoridad encargada de su aprobación antes de la prueba.

2.2.4 Si para maniobrar los pesos de prueba se utiliza una grúa flotante, ésta no se deberá amarrar al buque.

2.3 Pesos de prueba

2.3.1 Los pesos que puedan absorber una cantidad importante de humedad, como los de hormigón poroso, se deberán utilizar únicamente si se pesan inmediatamente antes de realizar la prueba o si se cuenta con certificados de pesadas recientes. Cada uno de los pesos debe ir marcado con su peso y número de identificación. En buques pequeños podrán utilizarse bidones completamente llenos de agua. Los bidones estarán normalmente llenos y cerrados a fin de controlar el peso con precisión. En tal caso, el peso de los bidones se deberá verificar en presencia del representante de la Administración con ayuda de una báscula calibrada recientemente.

2.3.2 Se tomarán precauciones para no sobrecargar las cubiertas durante los movimientos de pesos. Si la resistencia de la cubierta es dudosa se realizará un análisis estructural para determinar si los elementos estructurales existentes pueden soportar el peso.

2.3.3 En general, los pesos de prueba deben colocarse en la cubierta superior, tan cerca del costado como sea posible. Los pesos deben estar a bordo y en su lugar antes de la hora prevista para comenzar la prueba de estabilidad.

2.3.4 Cuando se demuestre la imposibilidad de utilizar pesos sólidos para conseguir el movimiento de inclinación, podrá permitirse el movimiento del agua de lastre como método alternativo. Este permiso sólo se concederá para una prueba determinada, y será necesario que la Administración apruebe el procedimiento de prueba. He aquí los requisitos mínimos para su aceptación:

- .1 los tanques utilizados para la prueba serán de paredes verticales y carecerán de palmejares de gran tamaño o de otros miembros internos que puedan crear bolsas de aire. Se podrán aceptar otras formas de tanque a discreción de la Administración;
- .2 los tanques estarán alineados transversalmente para mantener el asiento del buque;
- .3 se medirá y registrará el peso específico del agua de lastre;
- .4 las tuberías que den a los tanques utilizados para la inclinación habrán de estar llenas. Si la disposición de las tuberías del buque no permite el trasiego interno, podrán utilizarse bombas y conductos o mangueras portátiles;

- .5 se obturarán los colectores utilizados para el trasiego con el fin de evitar "fugas" de líquidos durante la operación y se mantendrá un control continuo de las válvulas a lo largo de la prueba;
- .6 todos los tanques utilizados en la prueba se deben sondear a mano antes y después de cada operación de trasiego;
- .7 para cada movimiento se calcularán los centros vertical, longitudinal y transversal;
- .8 se proporcionarán tablas precisas de sondeo/altura del espacio vacío. Se debe determinar el ángulo de escora inicial del buque antes de la inclinación para obtener valores precisos en lo que respecta a los volúmenes y a las posiciones transversal y vertical del centro de gravedad de los tanques utilizados en la prueba para cada ángulo de escora. Para determinar el ángulo de escora inicial se utilizarán las marcas de calado a media eslora (a babor y estribor);
- .9 la cantidad que se ha corrido podrá verificarse mediante un indicador de caudal o un dispositivo semejante; y
- .10 se debe evaluar el tiempo necesario para conseguir la inclinación. Si el tiempo requerido para el trasiego de líquidos es excesivo, no se aceptará el uso de agua, ya que en un periodo de tiempo prolongado es posible que el viento cambie.

2.4 Péndulos

2.4.1 Los péndulos deben tener la longitud necesaria que permita medir una deflexión a cada lado de la vertical de 15 cm como mínimo, para lo que, generalmente, el péndulo habrá de medir por lo menos 3 m de longitud. Se recomienda utilizar péndulos con una longitud de 4 a 6 m. Normalmente, cuanto más largo sea el péndulo, mayor será la precisión de los resultados; no obstante, si en un buque auxiliar se utilizan péndulos excesivamente largos, es posible que éstos no sean lo suficientemente estables, con lo que su precisión será dudosa. En los buques de gran tamaño con un GM alto, pueden ser necesarios péndulos de longitud mayor que la recomendada anteriormente a fin de obtener la deflexión mínima. En tales casos, la cubeta, representada en la figura A1-2.4.6, se llenará con aceite de alta viscosidad. Es conveniente que los péndulos sean de longitud diferente para evitar la posibilidad de que exista colusión entre las personas que toman las lecturas en los diferentes puestos.

2.4.2 En buques más pequeños donde no haya suficiente altura libre para colgar péndulos largos, la deflexión recomendada de 15 cm puede obtenerse aumentando la magnitud de los pesos de prueba para que la escora sea mayor. En la mayoría de los buques la inclinación normal es de entre uno y cuatro grados.

2.4.3 El péndulo debe ser de alambre de piano o de otro material monofilar. La conexión superior del péndulo permitirá la rotación sin restricciones alrededor del punto de giro. Puede utilizarse, por ejemplo, una arandela suspendida de un clavo a la que se sujeta el alambre del péndulo.

2.4.4 Se dispondrá una cubeta llena de líquido para amortiguar las oscilaciones del péndulo después de cada movimiento de pesos. La cubeta debe tener suficiente profundidad para evitar que la pesa del péndulo toque el fondo. El empleo de una plomada con aletas al final del alambre del péndulo puede ayudar también a amortiguar las oscilaciones en el líquido.

2.4.5 Los listones transversales deben ser de madera clara y suave, de 1 a 2 cm de grosor, y quedar sólidamente fijados en su lugar de manera que cualquier golpe involuntario no los desplace de su sitio. Cada uno de los listones se alineará de tal modo que quede cerca del alambre del péndulo, pero sin hacer contacto con él.

2.4.6 En la figura A1-2.4.6 se ilustra una configuración normal satisfactoria. Los péndulos podrán colocarse en cualquier lugar del buque, tanto en sentido longitudinal como transversal, y deberán estar instalados antes de la hora prevista para realizar la prueba.

2.4.7 Se recomienda utilizar los inclinómetros u otros instrumentos de medida junto con un péndulo como mínimo. La Administración podrá aprobar un medio distinto cuando considere que lo anterior no es factible.

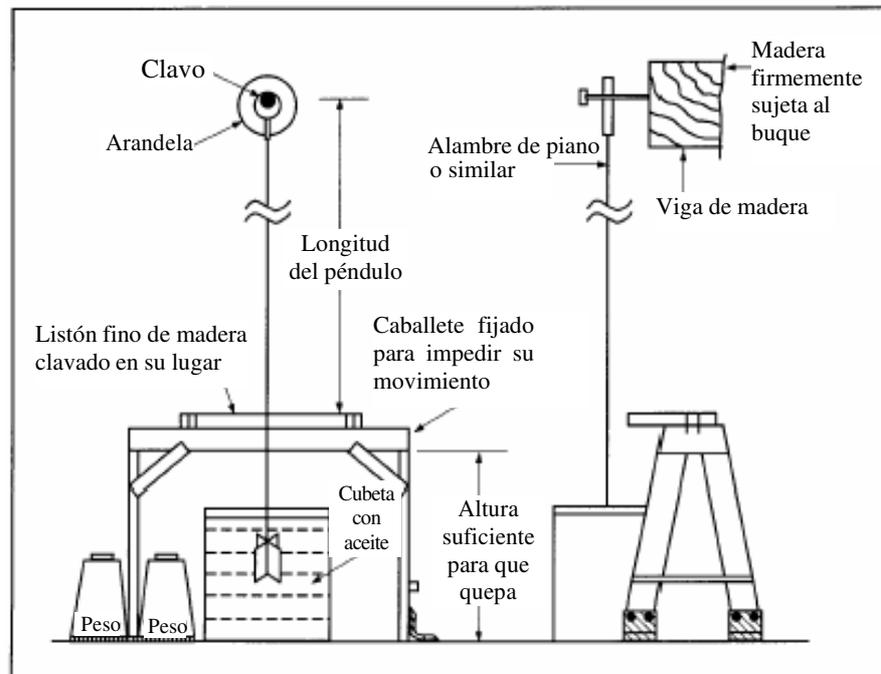


Figura A1-2.4.6

2.5 Tubos en U

2.5.1 Los brazos del dispositivo se colocarán y fijarán lo más afuera posible de la borda y en posición paralela al plano de crujía del buque. La distancia entre los brazos se medirá perpendicularmente al plano de crujía. En la medida de lo posible, los brazos estarán en posición vertical.

2.5.2 Se tomarán disposiciones para registrar todas las lecturas en ambos brazos. Con objeto de facilitar la lectura y la detección de bolsas de aire, se utilizará, en toda la longitud del dispositivo, tubo o manguera de plástico transparente. El tubo en U se someterá a una prueba de presión antes de realizar la prueba de estabilidad, a fin de comprobar que es estanco al agua.

2.5.3 La distancia horizontal entre los brazos del tubo será suficiente para obtener una diferencia de nivel de por lo menos 15 cm entre la posición del buque adrizado y la máxima inclinación a cada banda.

2.5.4 Normalmente, el líquido utilizado en el tubo será agua. También se podrán utilizar otros líquidos de baja viscosidad.

2.5.5 El tubo no debe contener bolsas de aire. Se tomarán disposiciones para que no haya obstrucciones que impidan la libre circulación del líquido en el tubo.

2.5.6 Cuando se utilice un tubo en U como dispositivo de medición, habrá que tener debidamente en cuenta las condiciones meteorológicas reinantes (véase 4.1.1.3):

- .1 si el tubo está expuesto directamente a la luz del sol, se tomarán disposiciones para evitar diferencias de temperatura a lo largo del mismo;
- .2 si se prevén temperaturas inferiores a 0 °C, el líquido será una mezcla de agua y de aditivo anticongelante; y
- .3 si se prevén fuertes ráfagas de lluvia, se tomarán medidas para evitar que entre más agua en el tubo.

2.6 Inclinómetros

El uso de inclinómetros estará sujeto, como mínimo, a las siguientes recomendaciones:

- .1 la precisión será equivalente a la de un péndulo;
- .2 la sensibilidad del inclinómetro será tal que el ángulo de escora no constante del buque se pueda registrar durante toda la medición;
- .3 el periodo de registro será suficiente para medir con exactitud la inclinación. La capacidad de registro deberá ser, en general, suficiente para la totalidad de la prueba;
- .4 el instrumento podrá trazar o imprimir en papel los ángulos de inclinación registrados;
- .5 el instrumento tendrá un rendimiento lineal con respecto a la gama prevista de ángulos de inclinación;
- .6 el instrumento irá acompañado de las instrucciones del fabricante, en las que se incluirán los pormenores de la calibración, el modo de empleo, etc.; y
- .7 durante la prueba de estabilidad debe demostrarse de manera satisfactoria a juicio de la Administración el rendimiento prescrito.

3 EQUIPO NECESARIO

Además del equipo físico necesario, como son los pesos de prueba, los péndulos, un bote etc., es preciso que la persona encargada de la prueba de estabilidad disponga de lo siguiente:

- .1 reglas graduadas de precisión para medir las deflexiones de los péndulos (las reglas deben tener la graduación necesaria para conseguir la precisión deseada);
- .2 lápices afilados para marcar la deflexión de los péndulos;
- .3 tiza para marcar las diversas posiciones de los pesos de prueba;
- .4 una cinta métrica de longitud suficiente para medir el desplazamiento de los pesos y establecer la posición de otros elementos a bordo;
- .5 una cinta de sonda de longitud suficiente para sondar los tanques y tomar las lecturas de francobordo;
- .6 uno o más hidrómetros bien mantenidos para medir el peso específico del agua en que se halla flotando el buque, que abarque los valores de 0,999 a 1,030 (en determinados lugares tal vez sea necesario utilizar un hidrómetro para medir pesos específicos inferiores a 1,000);
- .7 los hidrómetros necesarios para medir el peso específico de otros líquidos a bordo;
- .8 papel cuadriculado para trazar los momentos escorantes en función de las tangentes;
- .9 una regla para trazar en el plano de formas la flotación que se haya determinado;
- .10 un cuaderno para registrar los datos;
- .11 un dispositivo a prueba de explosivos para comprobar la presencia de suficiente oxígeno y la ausencia de gases letales en tanques y otros espacios cerrados, tales como coferdanes y espacios perdidos;
- .12 un termómetro; y
- .13 tubos estabilizadores de columna (si es necesario).

4 PROCEDIMIENTO DE PRUEBA

El orden en que se realicen la prueba de estabilidad, la lectura del francobordo/calado y el reconocimiento no afecta a los resultados. Si la persona encargada de realizar la prueba tiene confianza en que los resultados del reconocimiento van a corroborar que el buque se encuentra en un estado aceptable, y además existe la posibilidad de que el tiempo vaya a empeorar, se sugiere realizar primero la prueba de estabilidad y el reconocimiento a continuación. Si, por otra parte, esa persona no está segura de que el buque está suficientemente acabado para someterlo a la prueba, se recomienda realizar primero el reconocimiento, dado que los resultados del mismo pueden invalidar el resto de la prueba, independientemente de las condiciones meteorológicas. Es sumamente importante que todos los pesos, el número de personas a bordo, etc., permanezcan constantes durante toda la prueba.

4.1 Revista inicial y reconocimiento

La persona responsable de la realización de la prueba de estabilidad debe subir a bordo del buque con bastante antelación a la hora prevista para la prueba, a fin de asegurarse de que el buque está debidamente preparado para ello. Si el buque de que se trate es de gran tamaño, es posible que la revista inicial tenga que realizarse el día anterior al de la prueba. A fin de garantizar la seguridad del personal que realice la revista y con el fin de mejorar la documentación de los pesos y deficiencias objeto del reconocimiento, la revista inicial la llevarán a cabo dos personas como mínimo. Se debe comprobar que todos los compartimientos están abiertos, limpios y secos, que los tanques están bien ventilados y desgasificados, que los objetos móviles o suspendidos están sujetos y su posición registrada, que los péndulos están instalados en su lugar, que los pesos se hallan a bordo y en su sitio, que se cuenta con una grúa u otro medio para mover los pesos y que se dispone de los planos y el equipo necesarios. Antes de comenzar la prueba de estabilidad, la persona que la realice deberá:

- .1 tomar en consideración las condiciones meteorológicas. Los efectos adversos combinados del viento, las corrientes y las olas pueden dificultar e incluso invalidar la prueba de estabilidad por las razones siguientes:
 - .1.1 imposibilidad de registrar con precisión los valores de francobordo y calado;
 - .1.2 oscilaciones excesivas o irregulares de los péndulos;
 - .1.3 variaciones de los momentos escorantes superpuestos que sean inevitables.

En algunos casos, y a no ser que puedan mejorarse bastante las condiciones llevando el buque a un lugar más abrigado, tal vez sea necesario retrasar o aplazar la prueba. Antes de comenzarla, habrá que retirar del buque el agua de lluvia, la nieve o el hielo que se hayan acumulado en cantidades considerables. Si el mal tiempo puede detectarse con suficiente antelación y el pronóstico meteorológico no indica que vayan a mejorar las condiciones, se informará de ello al representante de la Administración antes de que salga de su oficina con el fin de fijar otra fecha más conveniente;

- .2 realizar un reconocimiento general rápido del buque asegurándose de que el acabado de su construcción está lo suficientemente avanzado como para llevar a cabo la prueba, y verificar que todo el equipo se halla en su lugar. En todo procedimiento de prueba que haya que presentar a la Administración se incluirá una estimación de los elementos que quedan por instalar en el momento de realizar la prueba. Ello permitirá al representante de la Administración notificar al astillero/ingeniero naval si, en su opinión, el buque no va a estar lo suficientemente terminado para someterlo a la prueba y, por consiguiente, hay que aplazarla. Si la condición del buque no queda exactamente reflejada en el procedimiento de prueba y en el momento de realizarla el representante de la Administración considera que el estado del buque no permite llevarla a cabo con precisión, dicho representante podrá negarse a aceptar tal prueba y exigir que se realice en fecha posterior;
- .3 entrar en todos los tanques vacíos tras comprobar que están bien ventilados y desgasificados, asegurándose de que están secos y limpios. Verificar que los tanques que se suponen llenos hasta los reboses están efectivamente llenos y sin bolsas de aire. La cantidad prevista de líquidos durante la prueba debe ser incluida en el procedimiento que hay que presentar a la Administración;
- .4 efectuar un reconocimiento completo del buque para determinar todos los elementos que hay que añadir, retirar o cambiar de lugar para que el buque quede en rosca. Cada elemento debe quedar claramente señalado por su peso y por las posiciones vertical y longitudinal de su centro de gravedad. Si fuese necesario, también se registrará la coordenada transversal. Los pesos de prueba, péndulos, equipo provisional y madera de estiba, así como las personas que haya a bordo durante la prueba de estabilidad, se cuentan entre los pesos que hay que retirar para obtener la condición de buque en rosca. La persona encargada de calcular las características del buque en rosca a partir de los datos obtenidos durante la prueba y el reconocimiento y/o la persona que revise la prueba de estabilidad tal vez no estén presentes durante la prueba misma y, por tanto, han de poder determinar la situación exacta de los elementos a partir de los datos registrados y de los planos del buque. Todo tanque que contenga líquido debe ser sondado con precisión y las lecturas quedarán registradas;
- .5 se reconoce que habrá que estimar el peso de algunos elementos que haya a bordo o que vayan a ser añadidos. Si ello es necesario y para mayor seguridad, convendrá estimar dichos pesos por exceso o por defecto, según sea el caso, como se indica a continuación:
 - .5.1 al estimar los pesos que vayan a añadirse:
 - .1.1 estimar por exceso los elementos que vayan a colocarse en un lugar alto del buque; y
 - .1.2 estimar por defecto los elementos que vayan a colocarse en un lugar bajo del buque;

- .5.2 al estimar pesos que vayan a retirarse:
 - .2.1 estimar por defecto los elementos que vayan a retirarse de un lugar alto del buque; y
 - .2.2 estimar por exceso los elementos que vayan a retirarse de un lugar bajo del buque;
- .5.3 al estimar los pesos que vayan a cambiarse de lugar:
 - .3.1 estimar por exceso los elementos que vayan a desplazarse hacia un lugar más alto del buque; y
 - .3.2 estimar por defecto los elementos que vayan desplazarse hacia un lugar más bajo del buque.

4.2 Lecturas de francobordo/calado

4.2.1 Las lecturas de francobordo/calado se toman para establecer la posición de la flotación y determinar a su vez el desplazamiento del buque en el momento de realizar la prueba de estabilidad. Se recomienda tomar por lo menos cinco lecturas de francobordo en cada banda del buque, aproximadamente a intervalos iguales, o bien tomar la lectura de todas las marcas de calado (a proa, en los medios y a popa) en cada banda del buque. Hay que tomar las lecturas de las marcas de calado para facilitar la determinación de la flotación definida por las lecturas de francobordo o para verificar la posición vertical de las marcas de calado en los buques en que no se haya confirmado la escala de calados. Conviene marcar claramente la posición en que se haya tomado cada una de las lecturas de francobordo. También se debe determinar con exactitud y registrar la posición longitudinal de esos puntos a lo largo del buque, ya que el puntal de trazado en cada uno de ellos hay que obtenerlo del plano de formas. En todas las lecturas de francobordo se adjuntará una anotación que aclare si en la medición se ha incluido la brazola, en la que conste la altura de ésta.

4.2.2 Las lecturas de calado y francobordo se deben tomar inmediatamente antes o inmediatamente después de realizar la prueba de estabilidad. Mientras se toman dichas lecturas, los pesos de prueba habrán de estar en su lugar a bordo, y todo el personal que vaya a permanecer a bordo durante la prueba, concretamente las personas encargadas de tomar las lecturas de los péndulos, se hallarán en el lugar designado. Esto reviste especial importancia en los buques pequeños. Si se toman las lecturas después de la prueba, se mantendrá al buque en las mismas condiciones que durante la prueba. En buques pequeños tal vez sea necesario contrarrestar los efectos de escora y asiento ocasionados por las personas encargadas de medir el francobordo. De ser posible, las lecturas se tomarán desde un bote pequeño.

4.2.3 Se dispondrá de un bote para tomar las lecturas de francobordo y las marcas de calados. Dicho bote tendrá un francobordo bajo que permita tomar las lecturas con precisión.

4.2.4 En ese momento se debe determinar el peso específico del agua en que flota el buque. Conviene tomar las muestras a suficiente profundidad para asegurarse de que son representativas del agua en que flota el buque y no simplemente del agua de la superficie, que podría estar mezclada con agua dulce procedente de descargas o de la lluvia. En la muestra de agua se

colocará un hidrómetro que lea y registre el peso específico. En buques de gran tamaño se recomienda tomar muestras de agua a proa, en los medios y a popa, y calcular la media de las lecturas. Si el buque es pequeño, una sola muestra tomada en los medios es suficiente. Se tomará la temperatura del agua y, si es necesario, se corregirá el valor medido del peso específico cuando exista desviación del valor normal. No es preciso corregir el peso específico del agua si éste se determina en el lugar donde se realiza la prueba. La corrección es necesaria si el peso específico se mide cuando la temperatura de la muestra es diferente a la del agua en el momento de realizar la prueba (por ejemplo, si el peso específico se determina en la oficina).

4.2.5 La lectura de una determinada marca de calado puede sustituirse por una lectura de francobordo dada en la misma posición longitudinal, si se ha verificado que la altura y posición de la marca son precisas mediante un reconocimiento de la quilla estando el buque en dique seco.

4.2.6 A fin de mejorar la precisión de las lecturas de francobordo/calado pueden utilizarse dispositivos, tal como un tubo estabilizador de columna, que permitan amortiguar el movimiento de las olas.

4.2.7 Las dimensiones que figuran en el plano de formas de un buque son generalmente de trazado. En el caso del puntal, la distancia se mide desde el interior del forro del fondo hasta el interior de las chapas de cubierta. Al trazar la flotación del buque en el plano de formas habrá que convertir las lecturas de francobordo en calados de trazado. De igual modo, antes de trazar las lecturas de las marcas de calado habrá que convertir los valores tomados fuera de forros (hasta la cara inferior de la quilla) en valores de trazado (hasta la cara superior de la quilla). Habrá que resolver toda discrepancia entre las lecturas de francobordo y las de calado.

4.2.8 El calado medio (la media de las lecturas de babor y estribor) se calcula para cada uno de los puntos en que se toman lecturas de francobordo/calado, trazándolo seguidamente en el plano de formas o en el perfil exterior del buque para comprobar que todas las lecturas son coherentes y que con ellas puede definirse la flotación correcta. El trazo resultante habrá de dar una línea recta o bien una línea de flotación con quebranto o con arrufo. De no haber coherencia entre las lecturas obtenidas, tomarán de nuevo las medidas de francobordo/calado.

4.3 Prueba de estabilidad

4.3.1 Antes de proceder a mover los pesos, se deben efectuar las siguientes operaciones:

- .1 se comprobarán los medios de amarre para cerciorarse de que el buque flota libremente. (Esta operación se realizará inmediatamente antes de tomar cada una de las lecturas de los péndulos);
- .2 se medirán y registrarán las longitudes de los péndulos. Éstos deberán estar alineados de tal manera que cuando el buque escore, el alambre quede tan cerca como sea posible del listón transversal para poder tomar las lecturas con precisión, pero sin tocarlo. La figura A1-2.4.6 ilustra una disposición normal satisfactoria;
- .3 la posición inicial de los pesos se marcará en la cubierta, por ejemplo, trazando su contorno;

- .4 se comprobará que los medios de comunicación son adecuados; y
- .5 se verificará que todo el personal está en su lugar.

4.3.2 En el transcurso de la prueba se deben ir trazando las lecturas para asegurar que se obtienen datos aceptables. Generalmente, la abscisa del gráfico es el momento escorante $W(x)$ (peso multiplicado por distancia x) y la ordenada es la tangente del ángulo de escora (deflexión del péndulo dividida por su longitud). La línea resultante no tiene que pasar necesariamente por el origen o por ningún otro punto en particular, ya que ningún punto es más significativo que cualquier otro. Para trazar la línea recta se realiza a menudo un análisis de regresión lineal. Los movimientos de pesos que se indican en la figura A1-4.3.2-1 ofrecen una buena dispersión de puntos en el gráfico resultante.

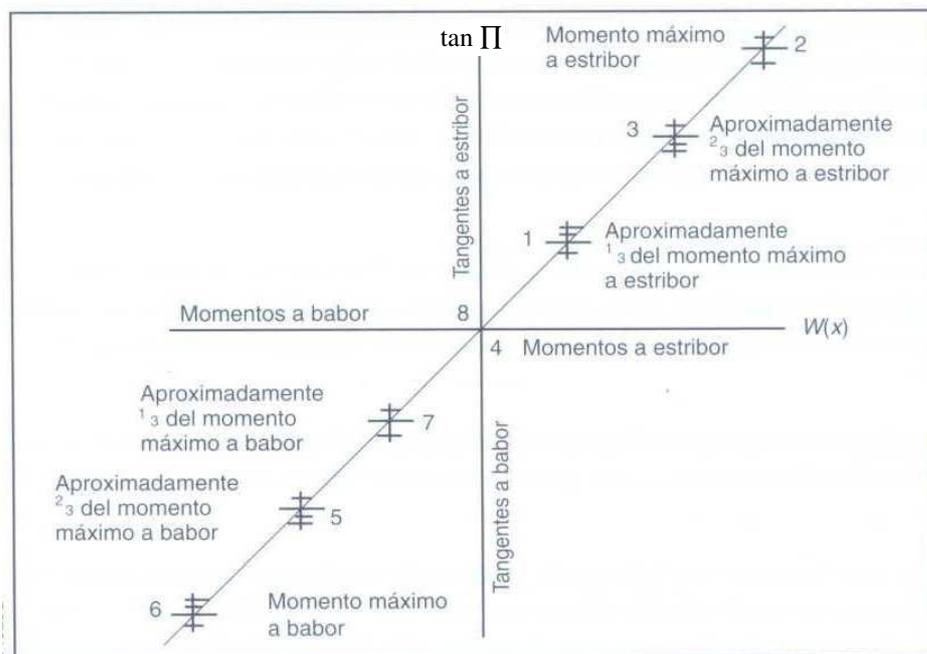


Figura A1-4.3.2-1

El trazado de todas las lecturas de cada uno de los péndulos durante la prueba de estabilidad facilita la detección de mediciones erróneas. Dado que $(W)(x)/\tan \phi$ debe ser constante, la línea trazada debe ser recta. Si ése no es el caso, es muy posible que el buque esté sometido a otros momentos durante la prueba. Dichos momentos deben ser identificados y hay que corregir la causa y repetir los movimientos hasta lograr una línea recta. Las figuras A1-4.3.2-2 a A1-4.3.2-5 ilustran ejemplos de cómo detectar algunos de dichos momentos durante la prueba y ofrecen la solución recomendada en cada caso. Por sencillez, en los gráficos sólo se muestra el promedio de las lecturas.

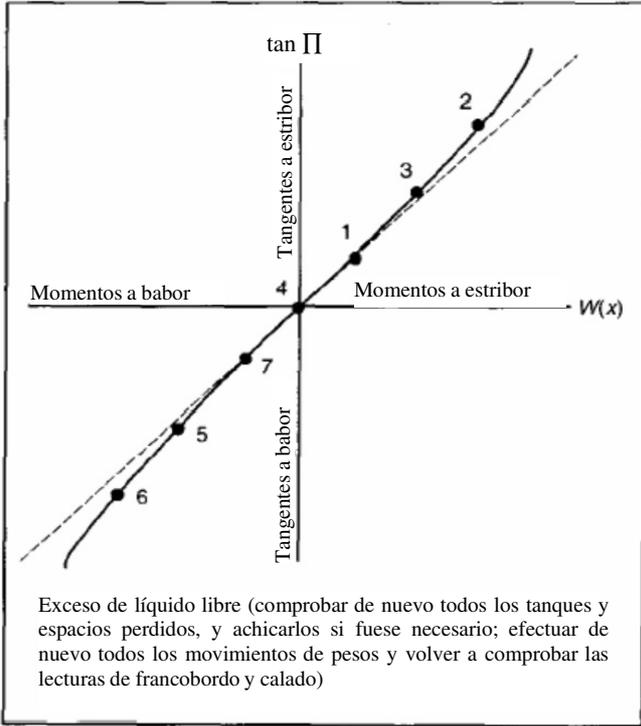


Figura A1-4.3.2-2

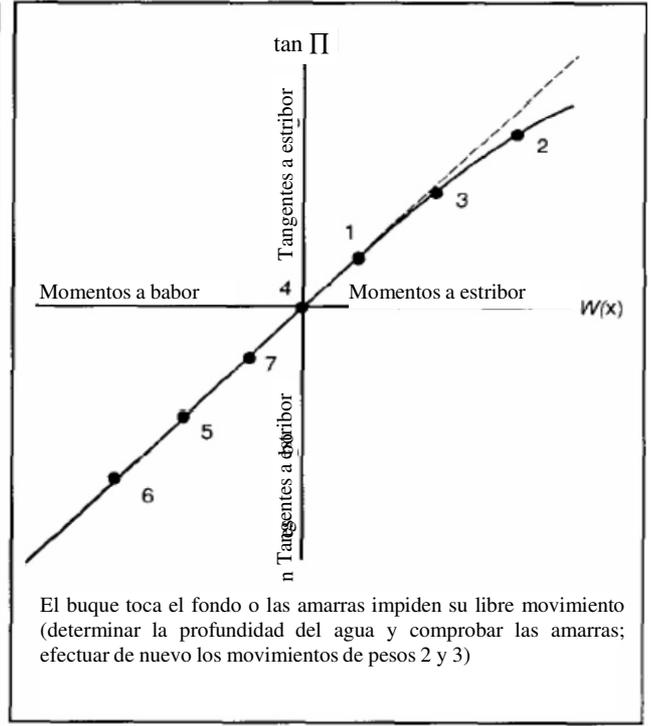


Figura A1-4.3.2-3

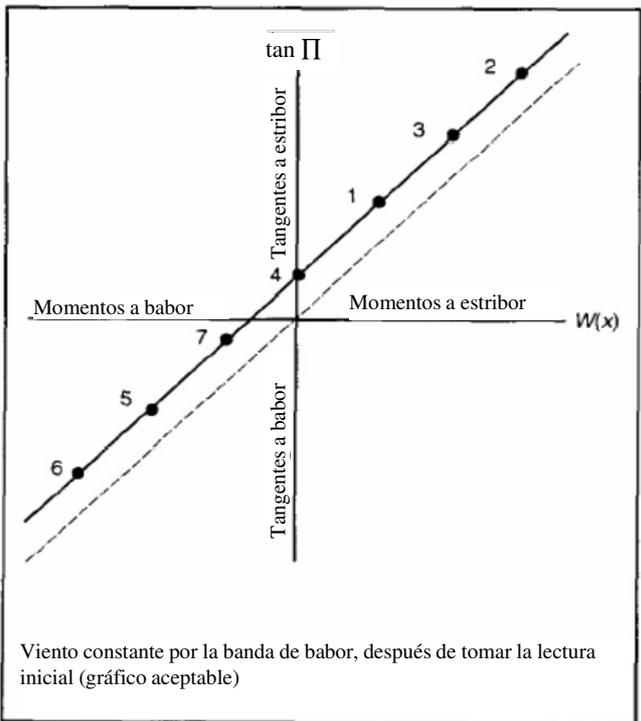


Figura A1-4.3.2-4

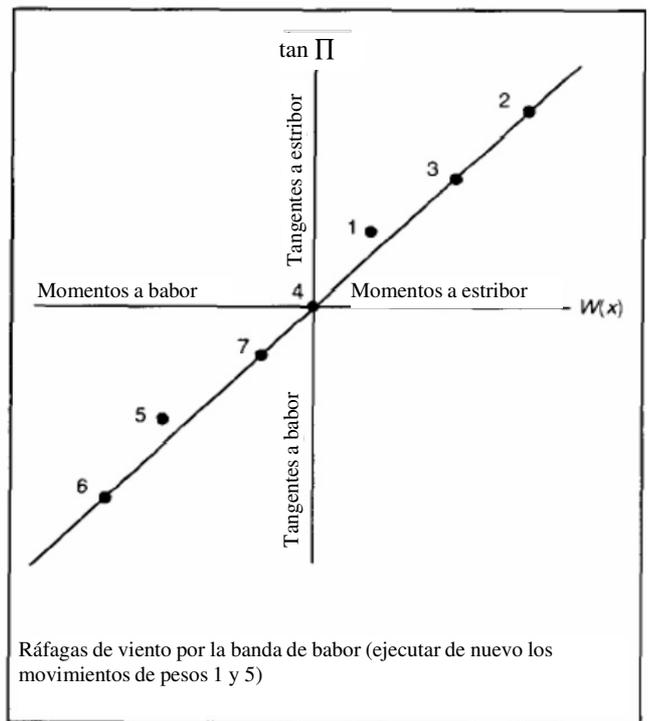


Figura A1-4.3.2-5

4.3.3 Una vez que todo el equipo y las personas estén en su lugar, se obtendrá la posición inicial y se realizará el resto de la prueba cuanto antes, manteniendo la precisión y siguiendo los procedimientos debidos, a fin de reducir al mínimo la posibilidad de que cambien las condiciones meteorológicas durante la prueba.

4.3.4 Antes de tomar las lecturas de los péndulos, cada una de las personas encargadas de tomarlas informará al puesto de control cuando el péndulo se haya estabilizado. Seguidamente, desde el puesto de control se dará el aviso de "preparados" y a continuación la orden de "marcar". Tras recibir esta orden, se marcará el listón de cada uno de los péndulos en el punto en que quede el alambre. Si el alambre continuara oscilando ligeramente, se marcará el punto medio de las oscilaciones. Si una de las personas encargadas de los péndulos estima que una de las lecturas no es fiable, informará de ello al puesto de control y se repetirán las lecturas en ese punto en todos los péndulos. Del mismo modo, si en el puesto de control se pone en duda la precisión de una lectura, se tomarán de nuevo las lecturas en todos los péndulos. En el listón, junto a la marca, se anotará el número que corresponda al movimiento de pesos, como por ejemplo, cero para la posición inicial y de uno a siete para el resto de los movimientos.

4.3.5 Cada movimiento de pesos se efectuará en la misma dirección, transversalmente por lo general, con objeto de que no cambie el asiento del buque. Después de cada movimiento de pesos se medirá la distancia que se ha desplazado el peso (de centro a centro) y se calculará el momento escorante multiplicando dicha distancia por la magnitud del peso desplazado. La tangente en cada péndulo se calcula dividiendo la deflexión por la longitud del péndulo. Las tangentes obtenidas se trazarán en el gráfico. Si concuerdan en general los valores de la tangente de ϕ de todos los péndulos, puede trazarse la media de las lecturas de los péndulos en lugar de trazar cada una de ellas.

4.3.6 En la prueba conviene utilizar hojas de datos sobre estabilidad, con objeto de no olvidar ninguno y de que se registren de manera clara, concisa y con un formato coherente. Antes de que el buque se haga a la mar, la persona que lleve a cabo la prueba y el representante de la Administración firmarán cada una de las hojas de datos para indicar que están de acuerdo con los datos registrados.

ANEXO 2 RECOMENDACIONES PARA QUE LOS PATRONES DE BUQUES PESQUEROS SE ASEGUREN DE LA RESISTENCIA DEL BUQUE EN CONDICIONES DE FORMACIÓN DE HIELO

1 Antes de hacerse a la mar

1.1 En primer lugar, el patrón, como en el caso de toda travesía emprendida en cualquier época del año, debe asegurarse de que el buque está generalmente en buenas condiciones de navegabilidad, prestando especial atención a las condiciones básicas siguientes:

- .1 la carga del buque se ajusta a los límites prescritos para la temporada de que se trate (véase el párrafo 1.2.1 infra);
- .2 la estanquidad a la intemperie y el buen funcionamiento de los dispositivos para cerrar las escotillas de carga y de acceso, las puertas exteriores y todas las demás aberturas de las cubiertas y superestructuras del buque, así como la estanquidad de los portillos y de las portas o aberturas similares en las partes de los costados situadas por debajo de la cubierta de francobordo;
- .3 el estado de las portas de desagüe e imbornales y el buen funcionamiento de sus dispositivos de cierre;
- .4 los dispositivos salvavidas y de emergencia y su buen funcionamiento;
- .5 el buen funcionamiento de todo el equipo de comunicaciones externas e internas; y
- .6 el estado y el buen funcionamiento de los sistemas de bombeo de lastre y de sentina.

1.2 Además, por lo que respecta especialmente a la posible acumulación de hielo, el patrón debe:

- .1 tomar en consideración la condición de carga más crítica basándose en los documentos de estabilidad aprobados, teniendo debidamente en cuenta el consumo de combustible y agua, la distribución de pertrechos, carga y artes de pesca, y aplicando un margen por la posible acumulación de hielo;
- .2 ser consciente del peligro que representa la estiba de pertrechos y artes de pesca en la cubierta de intemperie, debido a la gran superficie para la acumulación de hielo y al elevado centro de gravedad;
- .3 cerciorarse de que a bordo del buque se dispone de un juego completo de ropa de abrigo para todos los tripulantes, así como de un juego completo de herramientas de mano y otros medios para combatir la acumulación de hielo; en la sección 4 del presente anexo figura una lista típica de herramientas para buques pequeños;

- .4 asegurarse de que la tripulación está familiarizada con el emplazamiento de los medios para combatir la acumulación de hielo y con la utilización de los mismos, y de que se realizan ejercicios para que los miembros de la tripulación conozcan sus cometidos respectivos y tengan los conocimientos prácticos necesarios para garantizar la capacidad de resistencia del buque en condiciones de acumulación de hielo;
- .5 familiarizarse con las condiciones meteorológicas reinantes en la región de los caladeros y en las zonas por las que haya de navegar para llegar a su destino; estudiar los mapas sinópticos de dicha región y los pronósticos meteorológicos; tomar conocimiento de las posibles corrientes cálidas en las proximidades de los caladeros, del relieve del litoral más próximo, de la existencia de bahías abrigadas y de la situación de los campos de hielo y sus bordes; y
- .6 familiarizarse con el horario de las estaciones de radio que transmitan partes meteorológicos y avisos sobre la posibilidad de engelamiento en la zona de los caladeros de que se trate.

2 En el mar

2.1 Durante la travesía y cuando el buque esté en el caladero, el patrón debe mantenerse informado de todos los partes meteorológicos a corto y largo plazo y tomar medidas para que se efectúen y registren sistemáticamente las siguientes observaciones meteorológicas:

- .1 temperatura del aire y de la superficie del mar;
- .2 dirección y velocidad del viento;
- .3 dirección y altura de las olas y estado de la mar;
- .4 presión atmosférica y humedad del aire; y
- .5 frecuencia de los golpes de mar por minuto e intensidad de la acumulación de hielo por hora en las diversas partes del buque.

2.2 Todos los datos observados se deben anotar en el diario de navegación del buque. El patrón comparará los partes meteorológicos y las cartas de engelamiento con las condiciones meteorológicas reales, y estimará la probabilidad de formación de hielo y su intensidad.

2.3 Cuando surja el peligro de engelamiento, habrá que tomar inmediatamente las siguientes medidas:

- .1 se tendrán listos todos los medios para combatir la formación de hielo;
- .2 se interrumpirán todas las faenas de pesca, se cobrarán todos los artes de pesca y se estibarán en espacios bajo cubierta. Si esto no es posible, los artes se sujetarán en su lugar correspondiente para condiciones de temporal. Es particularmente peligroso dejar el arte de pesca suspendido, ya que su superficie expuesta a la formación de hielo es grande y el punto de suspensión suele ser elevado;

- .3 los barriles y recipientes que contengan pescado, los embalajes, todos los aparejos y suministros que haya en cubierta, así como los aparatos portátiles, se colocarán en espacios cerrados que se hallen lo más bajo posible y se trincarán firmemente;
- .4 toda la carga en bodegas y otros compartimientos se colocará lo más bajo posible y se trincarán firmemente;
- .5 se arriarán y sujetarán las plumas de carga;
- .6 la maquinaria de cubierta, carretes de estachas y botes se cubrirán con encerados;
- .7 se sujetarán los andariveles en cubierta;
- .8 las portas de desagüe que lleven cierres se pondrán en condiciones de funcionamiento y se retirarán todos los objetos que haya cerca de los imbornales y las portas de desagüe que impidan el drenaje de la cubierta;
- .9 se cerrarán firmemente todas las escotillas de carga y de tambuchos, tapas de registro, puertas exteriores estancas a la intemperie en superestructuras y casetas, así como los portillos, a fin de asegurar que el buque queda completamente estanco a la intemperie; el acceso a la cubierta de intemperie desde los compartimientos interiores se permitirá únicamente a través de la cubierta de superestructuras;
- .10 se comprobará si la cantidad de agua de lastre y su ubicación a bordo cumple con las recomendaciones de la publicación "Orientación sobre estabilidad para los patrones"; si hay suficiente francobordo, se llenarán de agua de mar todos los tanques vacíos del fondo que lleven tuberías de lastre;
- .11 se tendrá listo para uso inmediato todo el equipo de lucha contra incendios, de emergencia y de salvamento;
- .12 se comprobará la eficacia de todos los sistemas de drenaje;
- .13 se comprobarán el alumbrado de cubierta y los proyectores orientables;
- .14 se verificará que cada tripulante cuenta con ropa de abrigo; y
- .15 se establecerán radiocomunicaciones fiables en ambos sentidos con las estaciones de tierra y con otros buques; las llamadas por radio se preverán a horas fijas.

2.4 El patrón debe tratar de alejar su buque de la zona peligrosa, teniendo presente que los bordes de sotavento de los campos de hielo, las zonas de corrientes cálidas y las zonas costeras abrigadas constituyen un buen refugio para el buque cuando se produce la formación de hielo.

2.5 En los caladeros, los buques pesqueros pequeños se deberán mantener próximos entre sí y cerca de los buques más grandes.

2.6 Conviene recordar que la entrada de un buque en un campo de hielo entraña un cierto peligro para el casco, especialmente si hay mucha mar de fondo. Por consiguiente, el buque debe entrar en el campo de hielo perpendicularmente al borde de éste, a poca velocidad y sin inercia. Es menos peligroso entrar en un campo de hielo con la proa al viento. Si un buque ha de entrar en un campo de hielo con el viento por la popa, se debe tener en cuenta que el borde del campo es más denso a barlovento. Es importante entrar en el campo de hielo por donde los bandejones sean más pequeños.

3 Durante la formación de hielo

3.1 Cuando pese a todas las medidas tomadas el buque no pueda salir de la zona peligrosa, se deben emplear todos los medios disponibles para quitar el hielo mientras duren las condiciones de formación de hielo.

3.2 Según el tipo de buque, podrán emplearse todos o la mayoría de los medios siguientes para combatir la formación de hielo:

- .1 quitar el hielo con agua fría a presión;
- .2 quitar el hielo con agua caliente y vapor; y
- .3 romper el hielo con barras, hachas, piquetas, rasquetas o mazas y tirarlo por la borda con palas.

3.3 Cuando empiece a formarse el hielo, el patrón debe tener en cuenta las recomendaciones que se relacionan a continuación, asegurándose de que se cumplen rigurosamente:

- .1 notificar inmediatamente al propietario del buque que se está formando hielo y mantener con él radiocomunicaciones continuas;
- .2 establecer radiocomunicaciones con los buques más cercanos, asegurándose de que se mantienen;
- .3 no permitir que se acumule hielo en el buque y tomar inmediatamente medidas para desprender de las estructuras las capas de hielo, por finas que sean, y de la cubierta superior el hielo pastoso;
- .4 comprobar continuamente la estabilidad del buque midiendo el periodo de balance durante la formación de hielo. Si el periodo de balance aumenta sensiblemente, tomar inmediatamente todas las medidas posibles para aumentar la estabilidad del buque;
- .5 asegurarse de que cada tripulante que se halle trabajando en la cubierta de intemperie viste ropa de abrigo y lleva un cabo de seguridad sujeto a la barandilla;
- .6 tener presente que la tripulación dedicada a quitar el hielo corre riesgo de congelación. Por este motivo es necesario disponer el relevo periódico de los miembros de la tripulación que trabajan en cubierta;

- .7 mantener libres de hielo, en primer lugar, las siguientes estructuras y equipo del buque:
 - .7.1 antenas;
 - .7.2 luces de navegación y de situación;
 - .7.3 portas de desagüe e imbornales;
 - .7.4 embarcaciones de salvamento;
 - .7.5 estays, obenques, palos y jarcia;
 - .7.6 puertas de superestructuras y casetas; y
 - .7.7 molinetes y escobenes;
- .8 desprender el hielo de las grandes superficies del buque, comenzando por las estructuras superiores (como el puente, casetas, etc.), ya que incluso una pequeña cantidad de hielo sobre las mismas ocasiona un grave empeoramiento de la estabilidad del buque;
- .9 cuando la distribución del hielo no es simétrica y el buque adopta una escora permanente, el hielo debe quitarse primero de la banda más baja. Habrá que tener en cuenta que al intentar corregir la escora del buque bombeando combustible o agua de un tanque a otro se puede reducir la estabilidad durante el proceso, al haber hueco en ambos tanques;
- .10 si se forma una cantidad considerable de hielo en la proa y se altera el asiento, es preciso quitar el hielo rápidamente. Podrá redistribuirse el agua de lastre a fin de reducir el asiento;
- .11 retirar el hielo de las portas de desagüe y los imbornales cuanto antes a fin de permitir el drenaje del agua que haya en cubierta;
- .12 comprobar con regularidad si se ha acumulado agua dentro del casco;
- .13 evitar la navegación con mar de popa ya que ello puede menoscabar gravemente la estabilidad del buque;
- .14 anotar en el diario de navegación del buque la duración, naturaleza e intensidad de la formación de hielo, la cantidad de hielo en el buque, las medidas tomadas para combatir la formación de hielo y su eficacia; y

- .15 si a pesar de todas las medidas tomadas para garantizar la resistencia del buque en condiciones de formación de hielo, la tripulación se ve obligada a abandonar el buque y subir a las embarcaciones de salvamento (botes y balsas salvavidas), habrá que hacer todo lo posible, con objeto de proteger al personal, para que toda la tripulación cuente con ropa de abrigo o sacos especiales, así como con un número suficiente de cabos de salvamento y de achicadores que permitan eliminar rápidamente el agua que entre en las embarcaciones de salvamento.

4 Lista de equipo y herramientas de mano

Lista típica de equipo y herramientas de mano necesarios para combatir la formación de hielo:

- .1 barras o palancas;
- .2 hachas de mango largo;
- .3 piquetas;
- .4 rasquetas metálicas;
- .5 palas metálicas;
- .6 mazos de madera;
- .7 andariveles tendidos de proa a popa a cada banda de la cubierta de intemperie, provistos de rascas a las que puedan sujetarse las vinateras.

Se deben proveer cinturones de seguridad con mosquetones que puedan sujetarse a las vinateras para el 50% de la tripulación por lo menos (con un mínimo de cinco juegos).

Notas:

- 1 El número de herramientas de mano y de dispositivos salvavidas puede aumentarse a discreción del propietario del buque.
- 2 Se deben llevar a bordo mangueras fácilmente accesibles que puedan servir para eliminar el hielo.

ANEXO 3 MODELO RECOMENDADO PARA LA PRESENTACIÓN GRÁFICA O TABULAR DE LAS TENSIONES ADMISIBLES PARA SU UTILIZACIÓN EN LAS OPERACIONES DE ANCLAJE

La inserción de un modelo recomendado para la presentación de tensiones admisibles como función de α podría ser beneficiosa para lograr una norma de información universal. Esta presentación uniforme facilitará la circulación y la familiarización de los operadores con el buque y su equipo. Se incluye a continuación, como ejemplo, una posible presentación gráfica de las tensiones admisibles, en forma de cuadro⁴⁵ y de diagrama.

		PERMISSIBLE WIRE TENSION TABLE FOR A SAMPLE AHTS																				
Trim (M)	Angle α	-0.5	0.0	0.5	-0.5	0.0	0.5	-0.5	0.0	0.5	-0.5	0.0	0.5	-0.5	0.0	0.5	-0.5	0.0	0.5	-0.5	0.0	0.5
	Draft (M)	0			10			20			30			45			60			90		
Between the Centerline Towing Pins																						
4.8		700	700	700	700	700	690	625	580	540	460	460	435	290	290	290	180	180	180	165	165	165
5.8		700	700	700	700	700	690	635	600	530	430	485	435	285	285	310	190	180	200	170	165	170
6.8		700	635	520	700	635	520	645	575	510	530	485	415	355	355	305	230	240	230	200	205	200
Between the Outer Towing Pins																						
4.8		545	500	465	480	435	405	385	380	350	300	300	300	215	215	215	170	170	170	165	165	165
5.8		375	320	465	500	455	405	360	390	330	275	300	300	220	210	240	180	175	190	170	160	170
6.8		555	480	410	500	455	370	440	385	330	385	340	295	260	270	235	230	215	200	200	205	200
Towing Pin at the Edge of the Cargo Rail																						
4.8		280	280	270	260	260	260	235	235	235	215	215	215	180	180	180	170	170	170	160	160	160
5.8		235	230	280	240	260	265	230	235	230	210	200	225	190	180	200	175	170	180	165	160	165
6.8		345	350	270	320	300	260	290	285	245	260	270	230	220	230	210	205	210	200	195	200	195
Max Wire Pull: 600 t Max Brake Force: 700 t Max Dynamic Brake: 700 t Resulting Fd = 700 t																						
Trim is Negative by the bow. Interpolate between drafts only. For trim between table values, use lower permissible tension.											Permissible tensions shown are in Tonnes. Required tension should not exceed the winches capabilities or the values in the above table.											
Table is for Planning and Monitoring AHTS operation. Specific loading conditions may be required for each anchor move.											If wire angle falls into the yellow zone, and wire tension exceeds the permissible value, corrective actions are required											
Trim should be minimized or by bow for anchor moves where high wire tensions are expected.											If wire angle falls into the red zone, and the wire tension exceeds the permissible value, halt operations, reduce line tension											
Wire angle (alpha α) is relative to vessel's centerline, and is assumed to always be outboard. If angle is exceeded, use next higher angle.											If planned wire tension exceeds green values above, additional Calculations required. Operations should not be planned for high angles.											
Grey region indicates where the angle of tow wire is not geometrically possible. Permissible tensions are provided for reference only.											Vessel loading must be in accordance with the approved stability book and include any assumed margins											

Figura A3-1: Cuadro de las tensiones admisibles para un buque con tres puntos de remolque

⁴⁵ En inglés solamente

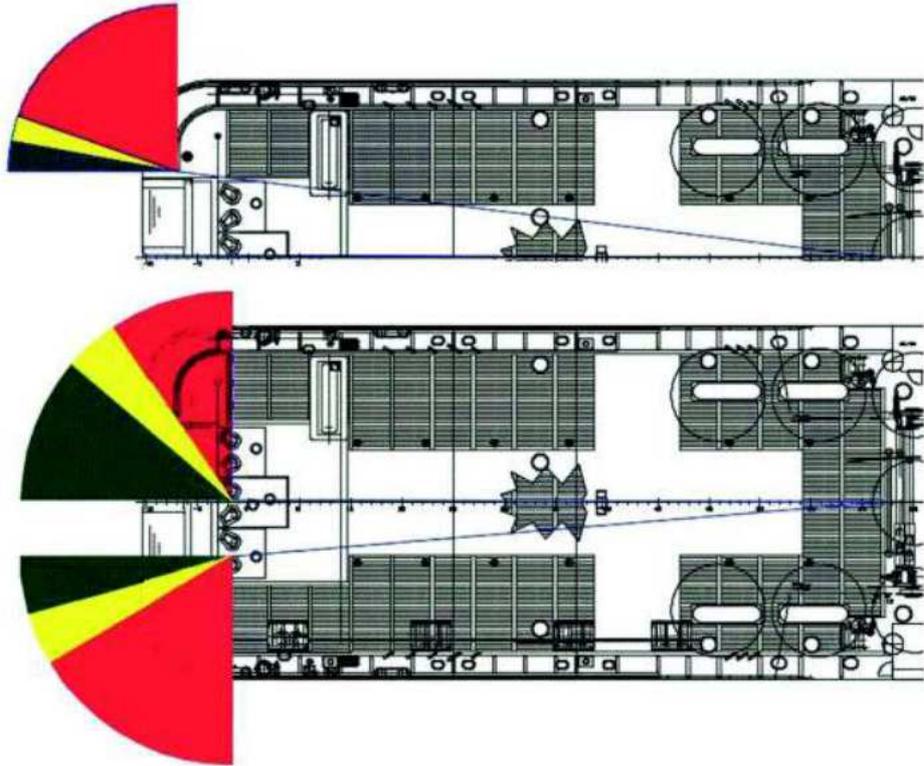


Figura A3-2: Ilustración de las zonas operacionales, de precaución y de suspensión del trabajo (codificadas respectivamente como zonas verdes, zonas amarillas y zonas rojas)

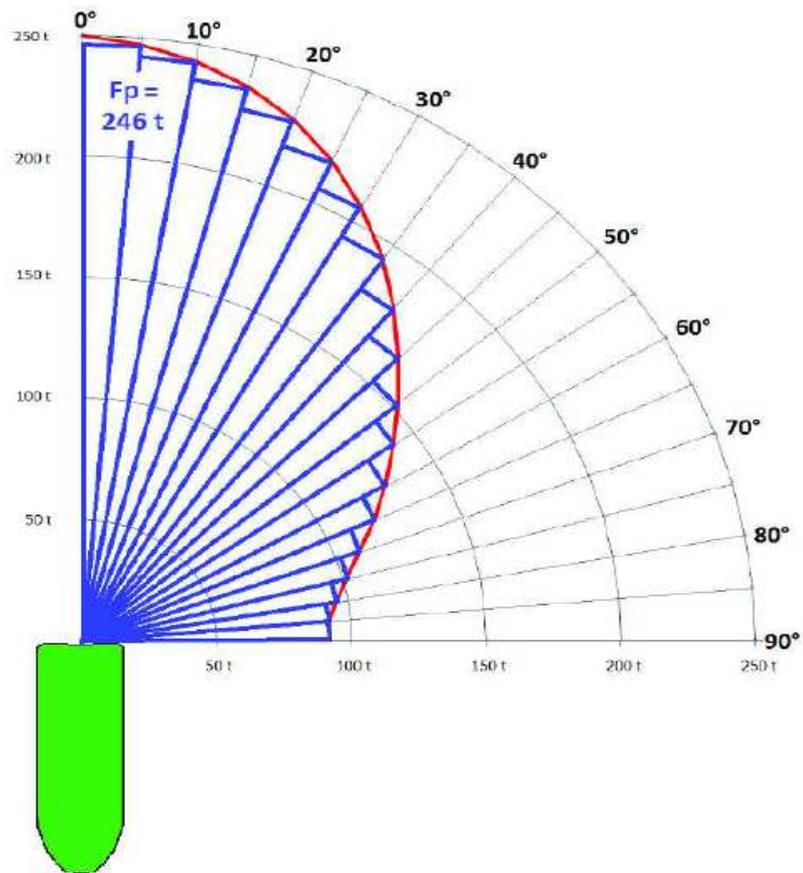


Figura A3-3: Diagrama sectorial de la tensión admisible basado en valores de alfa normalizados (5°, 10°, 15°, 90°)