

# Propuesta de Reglamento sobre los buques de carga que transportan personal industrial

**Fundamento jurídico:** Establecido por la Autoridad Marítima de Noruega el [dd] de [mes] de 2024 en virtud de la Ley n.º 9, de 16 de febrero de 2007, relativa a la seguridad y protección de los buques (Ley de seguridad y protección de los buques), artículos 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 43, 44 y 47, véase la Delegación formal n.º 171 de 16 de febrero de 2007 y la Delegación formal n.º 590 de 31 de mayo de 2007.

## Capítulo 1 Disposiciones generales

### Artículo 1. *Ámbito de aplicación*

El presente Reglamento se aplicará a los buques de carga noruegos de eslora igual o superior a 24 metros (L) o de arqueo bruto igual o superior a 500 destinados a transportar más de doce miembros del personal industrial.

Para los buques de carga extranjeros de eslora igual o superior a 24 metros (L) y de arqueo bruto inferior a 500 destinados a transportar más de doce miembros del personal industrial, el presente Reglamento se aplicará en las aguas territoriales noruegas, incluidas las aguas territoriales de Svalbard, y cuando estos buques hagan escala en instalaciones o estructuras noruegas dentro de la Zona Económica Noruega y en la Plataforma Continental Noruega, tal como se especifica en el artículo 24.

En este caso, por «transportar» se entiende tanto el transporte como el alojamiento.

### Artículo 2 *Personal industrial*

Por «personal industrial» se entiende todas las personas transportadas o alojadas a bordo con el fin de realizar actividades industriales en alta mar a bordo de otros buques o instalaciones en alta mar.

Por «actividades industriales en alta mar» se entiende la construcción, el mantenimiento, el desmantelamiento, la explotación o el servicio de instalaciones en alta mar relacionadas, entre otras cosas, con la exploración y explotación de recursos por los sectores de la energía renovable o de los hidrocarburos, la acuicultura, la minería oceánica o actividades similares.

A efectos del presente Reglamento, el personal industrial no será tratado ni considerado como pasajero.

Si el buque está destinado a transportar o alojar a personas distintas de la tripulación o del personal industrial, estas se incluirán a la hora de determinar el número de miembros del personal industrial.

Por «tripulación» se entiende todas las personas transportadas a bordo del buque para encargarse de la navegación y el mantenimiento del buque, su maquinaria, sistemas y dispositivos esenciales para la propulsión y la seguridad de la navegación o para prestar servicios a otras personas a bordo.

### Artículo 3 *Capítulo XV del Convenio SOLAS y Código IP*

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS), capítulo XV, adoptado por la Resolución MSC.521(106) de la OMI, junto con el Código internacional de seguridad para buques que transporten personal industrial (Código IP), adoptado por la Resolución MSC.527(106) de la OMI, se aplicarán como reglamentaciones a los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, con las adaptaciones y disposiciones complementarias que en él se señalan.

### Artículo 4 *Certificados*

Los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que deban poseer un certificado de seguridad para el personal industrial de conformidad con el artículo 3, véase el Convenio SOLAS XV/5.1.3, deberán estar provistos de:

- a. certificados de seguridad para buques de carga que realicen viajes al extranjero; o
- b. un certificado de seguridad para naves de gran velocidad y un permiso de explotación de

naves de gran velocidad, de conformidad con las disposiciones aplicables a los buques de carga de gran velocidad construidos a partir del 1 de julio de 2002, que realicen viajes internacionales.

Para los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas, los requisitos de certificación del artículo 3, véase el Convenio SOLAS XV/5.1.1 y 5.1.3, se consideran cumplidos al elegir una de las siguientes opciones:

- a. un certificado de comercio de buque de carga, un certificado de radio de seguridad y un permiso para transportar personal industrial, véase el artículo 20;
- b. un certificado de comercio de naves de carga de gran velocidad que transportan personal industrial y un permiso de explotación de naves de carga de gran velocidad que transportan personal industrial, véase el capítulo 2.

Podrán expedirse certificados de conformidad con el párrafo primero, letra b), y el párrafo segundo, letra b), a los buques de carga definidos como naves de gran velocidad con arreglo a los apartados 1.4.10 y 1.4.30 del Código NGV de 2000.

#### **Artículo 5 Requisitos sanitarios**

La empresa se asegurará de que el capitán recibe documentación que confirme la aptitud física y médica del personal industrial de conformidad con la sección A-I/9 del Código STCW, aplicable a los oficiales de máquinas, o cualquier norma equivalente.

#### **Artículo 6 Supervisión**

En el caso de los buques a los que se exija un certificado de seguridad para el personal industrial o un certificado de comercio para las naves de carga de gran velocidad que transportan personal industrial, se presentará documentación conforme a la lista de planos prescrita. Esta documentación deberá demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

La empresa se encargará de la supervisión de los buques mencionados en el párrafo anterior:

- a. con suficiente antelación a la fecha deseada para cualquier supervisión obligatoria;
- b. lo antes posible tras la celebración de un contrato de construcción, transformación, modificación o reparación;
- c. en caso de supresión de clasificación en una sociedad de clasificación reconocida;
- d. en caso de transferencia a un registro de buques noruego.

Para los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, se aplicará lo siguiente:

- a. las disposiciones sobre reconocimientos y certificados del Código IP, véase el artículo 3, se aplicarán en consecuencia al permiso de conformidad con el artículo 4, párrafo segundo, letra a), y al certificado de comercio para naves de carga de gran velocidad de conformidad con el artículo 4, párrafo segundo, letra b), en la medida en que sean pertinentes;
- b. las disposiciones sobre inspecciones y certificados del Código NGV de 2000 se aplicarán en consecuencia al certificado de comercio para naves de carga de gran velocidad de conformidad con el artículo 4, párrafo segundo, letra b);
- c. las inspecciones del casco y la maquinaria se llevarán a cabo de conformidad con las normas especificadas por una sociedad de clasificación reconocida.

El anexo 1 será de aplicación.

#### **Artículo 7 Armonización de los certificados**

La fecha de expiración del certificado de seguridad para el personal industrial y del certificado de comercio para los buques de carga de gran velocidad que transportan personal industrial se armonizará con la fecha de expiración del certificado de clasificación, cuando este haya sido expedido por una sociedad de clasificación reconocida.

Para los buques no clasificados en una sociedad de clasificación reconocida, la fecha de expiración del certificado de seguridad del personal industrial se armonizará con la fecha de expiración del certificado de seguridad de construcción del buque de carga.

## **Capítulo 2 Buques de carga de gran velocidad de arqueo bruto inferior a 500 toneladas**

### ***Artículo 8 Capítulo X del Convenio SOLAS y Código NGV de 2000***

El capítulo X del Convenio SOLAS sobre medidas de seguridad aplicadas a las naves de gran velocidad, en su última versión modificada por la Resolución MSC.99(73) de la OMI, y el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV de 2000), en su última versión modificada por la Resolución MSC.499(105) de la OMI, se aplicarán como reglamentaciones para las naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto inferior a 500 toneladas destinados a transportar más de doce miembros del personal industrial, con las adaptaciones y disposiciones complementarias que se indican en el presente capítulo.

### ***Artículo 9 Requisitos generales aplicables a los elementos estructurales, mecánicos y eléctricos del buque***

Salvo disposición en contrario, los elementos estructurales, mecánicos y eléctricos del buque se proyectarán, construirán y mantendrán de conformidad con las normas pertinentes de una sociedad de clasificación reconocida.

### ***Artículo 10 Condiciones de producción de los buques destinados a ser construidos total o parcialmente con materiales moldeados***

Los buques destinados a ser construidos total o parcialmente con materiales moldeados se someterán a procesos de producción en condiciones y lugares estipulados por las normas pertinentes de una sociedad de clasificación reconocida. Se dispondrá de documentación que demuestre que la producción, las condiciones de producción, la utilización de materiales, etc., cumplen las disposiciones reglamentarias aplicables.

### ***Artículo 11 Refuerzo estructural***

Si el buque va a estar atracado junto a otras estructuras o unido a ellas, las zonas expuestas de la estructura del buque se proyectarán y reforzarán para soportar las cargas a las que vayan a estar sometidas. Al determinar las zonas susceptibles de recibir cargas adicionales, también deberá tenerse en cuenta la posibilidad de que se produzca un contacto accidental entre el buque y la otra estructura.

### ***Artículo 12 Inspecciones del fondo del buque***

El apartado 1.5 del Código NGV de 2000 se aplicará con una modificación que especifica que, en lugar de realizar una inspección en dique seco del fondo del buque en cada renovación y reconocimiento periódico, se realizarán dos inspecciones en dique seco del fondo del buque dentro de cada período de cinco años, a intervalos no superiores a 36 meses.

### ***Artículo 13 Certificados***

A las naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto inferior a 500 toneladas, que se ajustan a lo dispuesto en el capítulo 1 y en el artículo 8, se les podrá expedir un certificado de comercio para naves de carga de gran velocidad que transportan personal industrial y un permiso de explotación para naves de carga de gran velocidad que transportan personal industrial.

De conformidad con el apartado 1.9.3 del Código NGV de 2000, el permiso de explotación y el manual de operaciones de la ruta deberán incorporar todas las condiciones operativas prescritas por los Estados rectores de los puertos a lo largo de la ruta. La empresa está obligada a presentar información sobre dichas condiciones a la Autoridad Marítima de Noruega, y deberá recibirla antes de la expedición del permiso de explotación.

#### **Artículo 14 Estabilidad ante averías para buques de eslora inferior a 45 metros ( $L_h$ )**

En el caso de los buques de eslora inferior a 45 metros ( $L_h$ ), se aplicarán las secciones 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 y 2.6.11 del Código NGV de 2000, según se indica a continuación: Las secciones 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 y 2.6.11 del Código NGV de 2000 se aplican al tercio de proa de la eslora del buque, donde pueden producirse daños en cualquier lugar, incluso a través de mamparos estancos transversales. No se aplicará la sección 2.6.9.2.1.1 del Código NGV de 2000.

La sección 2.6.7 del Código NGV de 2000 se aplicará también a las zonas del buque restantes, pero se supondrá que los daños se limitan entre los mamparos estancos desde la quilla hasta la cubierta y desde el costado del buque hasta la línea central del buque.

Por «eslora ( $L_h$ )» se entiende la eslora del buque tal como se define en la sección 1.4.33 del Código NGV de 2000.

#### **Artículo 15 Trajes de inmersión**

En lugar de los trajes de inmersión de conformidad con las secciones 8.3.7 y 8.3.8 del Código NGV de 2000, se pondrán trajes de inmersión a disposición de todos los miembros de la tripulación a bordo.

#### **Artículo 16 Botes de rescate**

Esta sección sustituye a la sección 8.10.6 del Código NGV de 2000.

Los buques de eslora inferior a 30 metros ( $L_h$ ) están exentos de llevar un bote de rescate, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a. el buque está diseñado para facilitar la recuperación de una persona indefensa del agua;
- b. el buque es suficientemente maniobrable para acercarse y recuperar con seguridad a la persona del agua en todas las condiciones;
- c. desde el puente de mando, en el puesto de gobierno, puede observarse la recuperación de una persona indefensa del agua;
- d. el buque está equipado con un aparato elevador fácilmente accesible, preparado para su uso y dimensionado para una carga estática de 200 kg como mínimo si el francobordo es superior a 1 metro.

#### **Artículo 17 Disposiciones complementarias relativas a la formación específica del buque**

Se aplicará en consecuencia el Reglamento sobre la construcción, el equipo y la explotación de naves de gran velocidad utilizadas como naves de pasaje o de carga, artículo 36, párrafo tercero, en lo que respecta al sistema de la empresa para la formación y evaluación del nivel de competencia específico del buque de la tripulación, de conformidad con la sección 18.3 del Código NGV de 2000.

#### **Artículo 18 Manual de explotación**

El manual de operación del buque, tal como se exige en la sección 18.2.1 del Código NGV de 2000, incluirá además información sobre la velocidad de seguridad en relación con las condiciones del mar y cualquier limitación relativa a la controlabilidad.

#### **Artículo 19 Sistema de recepción de sonido**

La sección 13.14 del Código NGV de 2000 relativa al sistema de recepción de sonido no será aplicable a los buques de eslora inferior a 30 metros ( $L_h$ ).

### **Capítulo 3. Disposiciones finales**

#### **Artículo 20 Permiso para transportar personal industrial**

A los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 toneladas se les podrá expedir un permiso para transportar más de doce miembros del personal industrial en virtud del presente artículo.

Para obtener un permiso con arreglo al párrafo primero, deberá presentarse una solicitud por escrito, acompañada de documentación que demuestre que el buque cumple los mismos requisitos que los buques de arqueo bruto igual o superior a 500, a los que se exige un certificado de seguridad para el personal industrial. El anexo 1 será de aplicación.

Con sujeción al cumplimiento de los objetivos y requisitos funcionales del capítulo XV del Convenio SOLAS y del Código IP, la Autoridad Marítima de Noruega podrá conceder exenciones de los siguientes requisitos:

- a. requisitos considerados menos críticos para el buque debido a su tamaño u otras razones evidentes;
- b. requisitos que no sean razonables desde el punto de vista práctico, siempre que las medidas compensatorias garanticen un nivel de seguridad equivalente.

El permiso se incluirá en el certificado de comercio del buque, junto con información sobre cualquier restricción y condición. La validez del permiso coincide con la del certificado de comercio. Las disposiciones relativas a la validez, la fecha de caducidad, las inspecciones y similares, aplicables al certificado de comercio, se aplican en consecuencia al permiso.

### **Artículo 21 Órdenes**

La Autoridad Marítima de Noruega podrá emitir órdenes que obliguen a un buque no sujeto inicialmente a las disposiciones del presente Reglamento a cumplir requisitos específicos en las siguientes circunstancias:

- c. modificaciones de uso o explotación;
- d. sustitución de equipos;
- e. reparaciones
- f. transformaciones;
- g. aumento del calado;

o por otros motivos, tras una evaluación específica de la seguridad basada en el diseño estructural general, el equipamiento, la disposición y el estado general del buque.

### **Artículo 22 Transferencia de un buque al pabellón noruego**

Los buques que se transfieran del pabellón de otro Estado a un registro de buques noruego deberán cumplir, como mínimo, la legislación aplicable a los buques noruegos con la misma fecha de construcción o fecha de expedición del permiso, según proceda.

### **Artículo 23 Exenciones**

La Autoridad Marítima de Noruega podrá conceder exenciones de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

La empresa que solicite la exención deberá presentar una solicitud por escrito en la que demuestre que se cumple al menos una de las siguientes condiciones:

- a. razones especiales hacen que el requisito, del cual se solicita la exención, sea menos esencial para el buque específico, y la exención es por otra parte justificable en términos de seguridad;
- b. las medidas compensatorias garantizan el mantenimiento del nivel de seguridad;
- c. el requisito cuya exención se solicita supone un obstáculo para probar, desarrollar o aplicar una solución innovadora, y la exención está justificada en términos de seguridad.

El proceso de demostración del carácter justificable en términos de seguridad debe atenerse a una de las siguientes directrices:

- a. MSC.1/Circ.1212 «Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativas contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS»;
- b. MSC.1/Circ.1455 «Directrices para la aprobación de alternativas y equivalentes previstas en varios instrumentos de la OMI»;
- c. MSC/Circ.1002.

Pueden aplicarse métodos o directrices alternativos de mutuo acuerdo con la Autoridad Marítima de Noruega.

Si la disposición de la que se solicita la exención aplica normativa internacional con acceso restringido o sin acceso a la concesión de exenciones, la misma limitación se aplica a una exención en virtud del presente artículo.

#### **Artículo 24 Buques de carga extranjeros**

Para los buques de carga extranjeros, véase el artículo 1, párrafo segundo, la empresa debe poder documentar que el buque está autorizado por el Estado de abanderamiento para transportar o alojar personal industrial.

Además, debe documentarse que el buque se adhiere al presente Reglamento o a las disposiciones que garantizan un nivel de seguridad equivalente. No se aplica la obligación de presentar certificados noruegos, véanse los artículos 4, 6 y 7. Sin embargo, la empresa debe ser capaz de demostrar que el buque cumple las disposiciones equivalentes en materia de reconocimientos y certificados del Estado de abanderamiento.

#### **Artículo 25. Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de 2024.

### **Anexo 1**

#### **Supervisión**

La geometría del casco, la hidrostática, las curvas transversales, las curvas límite y la documentación de apoyo se generarán utilizando programas informáticos incluidos en la lista de programas de cálculo de la estabilidad aprobados por la Autoridad Marítima de Noruega. Se utilizará la misma base de datos para los cálculos de estabilidad y arqueo.

La empresa será responsable de realizar todos los ejercicios, las pruebas, las mediciones, etc., o de garantizar su ejecución, que la Autoridad Marítima de Noruega considere necesarios para el examen de la solicitud.

Si así se requiere durante los procedimientos administrativos, podrá solicitarse a la empresa que presente documentación complementaria o que facilite información de forma específica.

Se realizará una prueba de inclinación de conformidad con el procedimiento de la Autoridad Marítima de Noruega.

La expedición de un certificado en virtud del presente Reglamento se retendrá hasta que la Dirección Noruega de Protección Civil (DSB, por su versión en noruego) o la autoridad delegada haya realizado una supervisión de conformidad con el Reglamento n.º 1450, de 4 de diciembre de 2001, relativo a las instalaciones eléctricas marítimas.