ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
77º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 77/26
10 junio 2003
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 77º PERIODO DE SESIONES

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN	5
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	13
3	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	27
4	SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO	32
5	SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS	35
6	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA - RESULTADOS DE LA CONFERENCIA SOLAS DE 2002	47
7	PLAN DE AUDITORÍAS MODELO DE LA OMI PROPUESTO	69
8	LUGARES DE REFUGIO	74
9	MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (Informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité)	80
10	RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (Informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité)	82
11	PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (Informe del 47º periodo de sesiones del Subcomité)	91
12	FORMACIÓN Y GUARDIA (Informe del 34º periodo de sesiones del Subcomité)	93
13	PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (Cuestiones urgentes derivadas del 46º periodo de sesiones del Subcomité)	99

14	GASES Y LÍQUIDOS A GRANEL (Cuestiones urgentes derivadas del 8º periodo de sesiones del Subcomité)	101
15	IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (Cuestiones urgentes derivadas del 11º periodo de sesiones del Subcomité)	103
16	SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS	105
17	INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	108
18	EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	109
19	ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES	112
20	IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS	122
21	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	124
22	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ	125
23	PROGRAMA DE TRABAJO	126
24	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2004	137
25	OTROS ASUNTOS	137

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	ORDEN DEL DÍA DEL 77º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MSC.142(77) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 3	RESOLUCIÓN MSC.143(77) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966
ANEXO 4	RESOLUCIÓN MSC.144(77) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)
ANEXO 5	RESOLUCIÓN MSC.145(77) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LOS DETECTORES DEL NIVEL DE AGUA DE LOS GRANELEROS

ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.146(77) – APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES UNIFICADAS S26, S27, S30 Y S31 DE LA IACS A LOS GRANELEROS

ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.147(77) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS REVISADAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

ANEXO 8 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - ENMIENDAS A LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD (RESOLUCIÓN A.890(21))

ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA IV/15.9 DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.148(77) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DEL EQUIPO TELEGRÁFICO DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA PARA LA RECEPCIÓN DE RADIOAVISOS NÁUTICOS Y METEOROLÓGICOS Y DE INFORMACIÓN URGENTE DIRIGIDA A LOS BUQUES (NAVTEX)

ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.149(77) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS PORTÁTILES BIDIRECCIONALES DE ONDAS MÉTRICAS PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

ANEXO 12 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979, ENMENDADO

ANEXO 14 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - SIGNOS GRÁFICOS PARA LOS PLANOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS DE A BORDO

ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN

ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 17 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS

ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.150(77) – RECOMENDACIÓN RELATIVA A LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES PARA LAS CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y EL FUELOIL PARA USOS MARINOS

ANEXO 19 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

ANEXO 20 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - IDEA, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA ORGANIZACIÓN CON RESPECTO AL FACTOR HUMANO

ANEXO 21 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - HACIA UNA MAYOR ACEPTACIÓN DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

ANEXO 22 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 23 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 24 PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ

ANEXO 25 DECLARACIONES SOBRE EL SÍNDROME RESPIRATORIO AGUDO SEVERO (SRAS)

ANEXO 26 DECLARACIONES SOBRE EL CASO DE LA M/N **WELL PESCADORES**

ANEXO 27 DECLARACIONES SOBRE LAS VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS DE INDONESIA

1 INTRODUCCIÓN - APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Generalidades

1.1 El 77º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se celebró del 28 de mayo al 6 de junio de 2003. Fue inaugurado por el Secretario General, quien informó de la ausencia, por razones de salud, del Presidente del Comité, Sr. T. Allan (Reino Unido), tras lo cual el Comité, al enterarse de la recuperación gradual del Sr. Allan, le deseó un pronto y completo restablecimiento. Debido a la ausencia también del Vicepresidente del Comité, Sr. F.S.A.H. El Kady (Egipto) (quien, sin embargo, asistió a la sesión posteriormente), el Comité designó por unanimidad al Sr. J. Angelo (Estados Unidos) para que presidiera la sesión.

1.2 La delegación del Reino Unido leyó un mensaje transmitido al Comité por el Sr. Allan en el cual agradece a sus muchos amigos del MSC y la Secretaría sus buenos deseos por una pronta recuperación, algo que tanto él como su familia apreciaron en todo lo que vale. El mensaje del Sr. Allan concluye haciendo votos porque la reunión del Comité tenga éxito y rinda los frutos deseados.

1.3 Asistieron al periodo de sesiones las delegaciones de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA
ANTIGUA Y BARBUDA
ARABIA SAUDITA
ARGELIA
ARGENTINA
AUSTRALIA
AZERBAIYÁN
BAHAMAS
BAHREIN
BARBADOS
BÉLGICA
BELICE
BRASIL
BULGARIA
CANADÁ
COLOMBIA
CONGO
CÔTE D'IVOIRE
CROACIA
CUBA
CHILE
CHINA
CHIPRE
DINAMARCA
DOMINICA
ECUADOR
EGIPTO
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
ESTONIA
ETIOPÍA
FEDERACIÓN DE RUSIA
FILIPINAS
FINLANDIA
FRANCIA
GABÓN
GEORGIA
GHANA
GRECIA
GUATEMALA
HONDURAS
HUNGRÍA
INDIA
INDONESIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)
IRLANDA
ISLANDIA
ISLAS MARSHALL
ITALIA
JAMAICA
JAPÓN
KENYA
LETONIA
LÍBANO
LIBERIA
LITUANIA
LUXEMBURGO
MALASIA
MALAWI
MALTA
MARRUECOS

MAURITANIA
MÉXICO
NAMIBIA
NIGERIA
NORUEGA
NUEVA ZELANDIA
PAÍSES BAJOS
PAKISTÁN
PANAMÁ
PERÚ
POLONIA
PORTUGAL
QATAR
REINO UNIDO
REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
REPÚBLICA CHECA
REPÚBLICA DE COREA
REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
RUMANIA
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
SINGAPUR
SUDÁFRICA
SUDÁN
SUECIA
SUIZA
TAILANDIA
TRINIDAD Y TABAGO
TÚNEZ
TURQUÍA
UCRANIA
URUGUAY
VENEZUELA

y los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
ISLAS FEROE

1.4 En el periodo de sesiones participaron también los siguientes representantes de las Naciones Unidas y de sus organismos especializados:

OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS (ACNUR)
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS)

1.5 También participaron observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)
ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (FIDAC)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
SISTEMA INTERNACIONAL DE SATÉLITES PARA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COSPAS-SARSAT)
ASOCIACIÓN DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE ÁFRICA ORIENTAL Y MERIDIONAL (PMAESA)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)
ASOCIACIÓN DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (PMAWCA)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE (IUMI)
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES (IICL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (ILAMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETRÓLEO (OGP)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CAPITANES DE PUERTO (IHMA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
REAL INSTITUCIÓN DE ARQUITECTOS NAVALES (RINA)

1.6 En el periodo de sesiones participó también el Sr. A. I. Chrysostomou (Chipre), Presidente del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC). Asimismo estuvieron presentes los Presidentes de todos los subcomités, a excepción del Presidente del Subcomité STW.

Asistencia de periodistas

1.7 En la apertura de la sesión, y, posteriormente, durante su desarrollo, el Presidente solicitó al Comité el permiso para la asistencia a sus deliberaciones de periodistas del Lloyd's List y Fairplay, tras recordar al Comité la regla 8 de su Reglamento interno y la recomendación pertinente de la Reunión de los Presidentes de los comités y subcomités de junio de 2002 convocada para examinar la estructura de los subcomités.

1.8 Tras un corto debate, el Comité convino en permitir la asistencia de la prensa a sus deliberaciones, reiterando las condiciones que estipuló en el MSC 76 (véase el documento MSC 76/23, párrafo 1.7) y decidió además que tal permiso solo sería de aplicación a las sesiones del Pleno.

Discurso de apertura del Secretario General

1.9 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General manifestó que consideraba procedente, puesto que era la última vez que se dirigía al Comité, compartir con éste su opinión personal acerca del lugar que ocupa hoy el mundo marítimo en lo que se refiere a la seguridad y de la forma en que la labor de la OMI ha repercutido favorablemente en la mejora de la seguridad en general.

Se refirió primero a los esfuerzos que ha realizado desde que asumió el puesto de Secretario General con el fin de fomentar la adopción de las mejores normas posibles en todas las esferas de competencia de la OMI. Recordó que cuando se dirigió al Comité en su 60º periodo de sesiones, en 1992, hizo hincapié en la necesidad de realizar esfuerzos concertados para adoptar normas apegadas a la realidad y muy bien acogidas, señalando que las propuestas atenuadas sobre asuntos de importancia referentes a la seguridad podían ayudar al sector a ahorrar a corto plazo pero que serían inútiles para mejorar su viabilidad a largo plazo debido a que sin duda ninguna tendrían como resultado la adopción por otros de medidas unilaterales. Añadió que no se debe hacer creer a quienes proponen la adopción de medidas unilaterales que la OMI no es capaz de hacer frente al problema y de adoptar medidas lo suficientemente firmes y apropiadas para eliminar deficiencias bien conocidas y ventiladas de las reglas internacionales sobre la seguridad.

Un año más tarde, en el MSC 62, en mayo de 1993, señaló que si bien se apreciaban resultados tangibles de la mejora gradual de las normas de construcción, funcionamiento y seguridad de la carga y que resultaban palpables también los denodados esfuerzos para proteger,

y conservar, el medio marino contra la contaminación de los buques, un solo accidente sería suficiente para provocar fuertes críticas contra el sector naviero y contra las normas técnicas que lo regulaban. Añadió que raramente se había pronunciado una palabra de elogio para quienes invertían fuertemente en los buques, para quienes los proyectaban, construían, explotaban y administraban y para quienes los tripulaban, los conducían a alta mar y los llevaban de vuelta al puerto en condiciones de seguridad.

El mensaje que había querido transmitir, y que deseaba reforzar en la presente ocasión, era que el sector naviero, que proporciona el método más limpio y económico para transportar más del 90% de las mercancías del mundo, no se encontraba en tan mala situación como a menudo se pintaba después de un siniestro grave. Al contrario, considerando sus logros y el éxito alcanzado en la consecución de sus objetivos, en su opinión el transporte marítimo representaba un sector motivo de orgullo, algo que era preciso poner de relieve cada vez que se presentara la oportunidad. Y a su juicio, además, el transporte marítimo se encontraba en condiciones mucho mejores que hacía una década en lo tocante a la seguridad y a la prevención de la contaminación.

Ello no obstante, deseaba dejar en claro que ni en aquella ocasión ni en esta sus observaciones se proponían dar la impresión de que la situación fuera mejor de lo que en realidad era, ya que estaba dispuesto a admitir que todavía no se había llegado al final del viaje y que era necesario esforzarse más para crear un mundo marítimo más seguro, mejor protegido y más favorable para el medio ambiente. Tal como lo sugirió en medio de una sucesión de accidentes acontecidos a principios de la década de 1990, no tenía sentido continuar apuntando con un dedo acusador a otros en lugar de aceptar la responsabilidad colectiva por los errores que se hubieran cometido. Señala que él figuró entre los primeros en aceptar que el **Erika** había escapado a los medios de seguridad y que todos los interesados debían colaborar para lograr que tales accidentes no volvieran a ocurrir.

Afirmó que comprendía la frustración e incluso la ira de las víctimas de accidentes, la angustia de quienes pierden seres queridos en el mar y la rabia de aquellas personas cuyas costas y medios de subsistencia sufren los daños de sucesos de contaminación catastróficos. No encontraba, declaró, palabras para expresar debidamente el gran pesar y la compasión que sentían tanto él como sus colegas en la Secretaría. Sin embargo, teniendo en cuenta el historial de seguridad del sector en su conjunto, consideraba una injusticia calificar el transporte marítimo en su totalidad de descuidado, egoísta y peligroso y de mostrar muy poca preocupación por el medio ambiente cada vez que se producía un siniestro marítimo grave.

A continuación sugirió que para cualquier evaluación que se haga del historial de seguridad del sector habrá que valerse de estadísticas basadas en hechos comprobados y de información analítica facilitada por fuentes fidedignas. Refiriéndose, por tanto, a las estadísticas del periodo de 1991 a 2001 recientemente publicadas por la *Lloyd's Undewriters Marine Intelligence Unit*, señaló que llegó a la conclusión de que la acusación de que el transporte marítimo tenía un historial de seguridad deficiente carecía de fundamento, ya que tales estadísticas mostraron una reducción muy clara y sostenida del número de buques de más de 500 toneladas de registro bruto que se hundían por año, desde 180 buques en 1991 a menos de 80 tan sólo 10 años después. Durante el mismo periodo, en términos de arqueo bruto total, las pérdidas se redujeron desde 1,75 millones de toneladas de registro bruto en 1991 hasta menos de 0,75 millones de toneladas en 2001.

En lo que se refiere a los graneleros, las conclusiones alcanzadas por la INTERCARGO en su último informe sobre siniestros sufridos por buques graneleros resultaron muy alentadoras,

pues demostraron que durante el decenio de 1993 a 2002 descendió el número promedio de graneleros, vidas y toneladas de peso muerto perdidos.

Al expresar satisfacción por la contribución de la OMI al esfuerzo general desplegado para mejorar los niveles de seguridad del sector, el Secretario General hizo hincapié en que los buenos resultados alcanzados hasta ahora deberían servir para fortalecer la decisión de todas las partes interesadas de redoblar sus esfuerzos para alcanzar resultados aun mejores en el futuro.

Refiriéndose a las ponencias de Bahamas y Grecia en relación con la estrategia y políticas de la Organización, manifestó la esperanza de que la evaluación del Comité de las diversas propuestas formuladas permitirá a este último formular al Consejo recomendaciones acertadas cuando examine, en su 90º periodo de sesiones, el informe de su Grupo de trabajo sobre el plan estratégico de la Organización. La comunidad naviera en su totalidad está a la espera con gran interés de la reacción de la OMI a las propuestas formuladas.

Respecto del punto 6 del orden del día, que trata de la protección marítima en el marco de los resultados de la Conferencia diplomática sobre protección marítima de diciembre pasado, el Secretario General puso de relieve la aplicación amplia y uniforme de las normas adoptadas por la Conferencia, lo cual concretará la invulnerabilidad del sector a los ataques terroristas.

Habida cuenta del gran número de buques, que se calcula en más de 50 000, y de puertos, unos 15 000 (número que puede aumentar en función de la evaluación de los Gobiernos de la vulnerabilidad de sus puertos), señaló que sería aconsejable que los Gobiernos y el sector comenzaran a crear toda la infraestructura necesaria mucho antes del 1 de julio de 2004, fecha de entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS y del Código PBIP. La circular MSC/Circ.1067 se distribuyó en febrero tras las consultas que mantuvo con el Presidente del Comité con el fin de poner de relieve ese punto. En el ínterin, se invitó a los Gobiernos Miembros a que consideraran la posibilidad de pedir a las compañías y a los buques de sus respectivos pabellones que tomaran medidas para aumentar su percepción de los peligros. Dijo que era importante proceder de esa manera para que las tripulaciones de los buques se mantuvieran vigilantes y alertas en todo momento ante cualquier amenaza a la protección que pudieran presenciar o de la cual sospecharan, ya fuera en el puerto, en terminales mar adentro o navegando.

Con el fin de poder seguir el progreso realizado en la implantación del Código al objeto de mantener al corriente al Comité, el Consejo y la Asamblea, se puso en contacto con la IACS a fin de informarse del número de buques, empresas, etc. que tenían que cumplir con el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código BPIP, y añadió que se comunicaría con los órganos pertinentes de la OMI tan pronto como recibiera la información de la IACS.

Seguidamente se refirió a los dos informes sobre la marcha de la labor que se le pidió que presentara a la próxima Asamblea en relación con:

- el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques; y

- el examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar, para lo cual el Subcomité COMSAR elaboró un proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y al Convenio SAR para su aprobación por el Comité.

Señaló que esperaba que el Comité mostrara su conformidad con sus informes antes de presentarlos, por conducto del Consejo, a la Asamblea para su aprobación.

Refiriéndose a la labor del Comité sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el Secretario General manifestó que, desde la inclusión, hace casi tres años, de ese asunto en el orden del día del Comité, se han elaborado satisfactoriamente un principio rector, objetivos estratégicos y un plan de trabajo para continuar trabajando sobre este particular. Al mismo tiempo el Comité pidió a varios órganos especializados que contribuyeran a su labor y señaló que él consideraba llegado el momento de comenzar a sacar conclusiones y de comprobar que la totalidad del proceso llegara a su término y que rindiera fruto en breve. Si bien el Comité no debía olvidar el propósito original de esa labor, él no veía ninguna razón para que no la ampliara a fin de abarcar buques de pasaje de cualquier tamaño si de los resultados de su trabajo se desprendía que también puede aplicarse provechosamente a buques de pasaje de menor tamaño.

A continuación hizo referencia al plan de auditorías modelo propuesto de la OMI que el Comité pasará a manos de un Grupo mixto especial de trabajo MSC/MEPC/Comité de Cooperación Técnica para que trabaje con él ajustándose al mandato aprobado por el Consejo en su 89º periodo de sesiones, en noviembre de 2002. Manifestó que esta nueva iniciativa se producía a continuación de la serie de medidas de la OMI para mejorar el rendimiento de los Estados en el cumplimiento de sus responsabilidades a tenor de los diversos instrumentos de la OMI en los que son partes. Dichas medidas comprendían el establecimiento del Subcomité FSI en 1994 y, posteriormente, la autoevaluación del rendimiento por el Estado de abanderamiento, y, además del plan de auditorías, incluirán la elaboración de un "Código para la implantación de los instrumentos [de carácter obligatorio] de la OMI" en el cual se reseñarán las responsabilidades que caben a todos los participantes (es decir, los Estados de abanderamiento, rectores del puerto y ribereños) en el esfuerzo colectivo destinado a mejorar las normas de seguridad, de protección y de lucha contra la contaminación del sector naviero. Señaló que confiaba plenamente en que el periodo de sesiones sería lo suficientemente satisfactorio y productivo para permitir al Consejo, en su periodo de sesiones venidero, adoptar decisiones acertadas acerca de la forma en que la OMI debe proseguir la labor en torno a este asunto. Mientras tanto, confiaba en que los delegados sacaran provecho del Seminario sobre el plan de auditorías internacional: La protección del medio marino, que organizará el Instituto de Transporte Internacional del Japón el 27 de mayo de 2003.

Con respecto a la decisión adoptada por el Comité en su 75º periodo de sesiones de incluir en el orden del día de este periodo de sesiones un punto separado sobre lugares de refugio, señaló que tal medida puso de relieve la reacción positiva del Comité ante una cuestión que se había venido tratando durante mucho tiempo y que adquirió importancia en el marco de los accidentes que sufrieron los buques tanque **Castor, Erika** y **Prestige**. En el MSC 76 el Comité también aprobó, en principio, los dos proyectos de resolución de la Asamblea elaborados por el Subcomité NAV, uno sobre las directrices para buques necesitados de lugares de refugio y otro sobre servicios de asistencia marítima. Teniendo en cuenta las observaciones de los subcomités y los documentos presentados por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, el Comité podrá ahora hacer un examen más crítico de los dos proyectos de resoluciones antes de que el NAV 49 finalice su examen y prepare su presentación al venidero periodo de sesiones de la Asamblea para que lo adopte. Añadió que, una vez cumplido esto, el Comité quizás tendría a bien examinar la cuestión desde una perspectiva más amplia y determinar si cabe hacer algo más para avanzar de forma real a nivel intergubernamental.

Seguidamente el Secretario General se refirió a asuntos propios de la seguridad de la navegación (entre ellos propuestas de enmiendas al dispositivo actual de separación del tráfico frente a Finisterre) y a una propuesta relativa a la supervisión intergubernamental de los posibles proveedores en el futuro de servicios móviles por satélite del SMSSM, temas importantes que tiene ante sí el Comité, así como a:

.1 la continuación de la labor para mejorar aun más la seguridad de los graneleros;

.2 la adopción de enmiendas al Convenio SOLAS y las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, así como de las enmiendas al Protocolo de 1988 del Convenio de Líneas de Carga;

.3 sus recomendaciones respecto de los informes de personas competentes sobre las Partes que se determinó que dan plena efectividad al Convenio, junto con la aprobación de los procedimientos propuestos para publicar información de actualización de la lista de Partes confirmadas en el Convenio STCW;

.4 las estadísticas sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y el plan de acción coordinado para futuras actividades;

.5 el proyecto de directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y sus órganos auxiliares; y

.6 cuestiones del programa de trabajo y el informe del Comité a la Asamblea sobre los resultados de su labor durante el bienio actual y sus propuestas de inclusión en el plan de trabajo a largo plazo de la Organización.

Señaló que la notificación de casos de neumonía atípica (SARS) ha causado preocupación en todo el mundo y, por su ámbito internacional, el transporte marítimo no es inmune a sus efectos. Si no se contiene, esta enfermedad podría tener en verdad serias consecuencias para el comercio y la economía mundiales. Como es natural, esta enfermedad le preocupa en especial en lo tocante a la salud de la gente de mar, a los pasajeros que viajan por mar, a la gente que trabaja en los puertos y a los delegados que llegan a la OMI y a todos los que desempeñan alguna función en la cadena del transporte marítimo. Le preocupa igualmente que, a menos que se adopten medidas prontamente, el transporte marítimo pueda convertirse en medio de difusión del virus. Por tal razón acogió favorablemente la ponencia de Singapur formulada en el documento MSC 77/25/8. Al recibirla, procedió a consultar al Presidente del Comité antes de distribuir la circular MSC/Circ.1068, que tiene como fin, con base en el documento de Singapur, aumentar la conciencia que existe de la neumonía atípica. Confiaba en que la comunidad mundial, bajo la guía de la Organización Mundial de la Salud, podría responder de forma efectiva a fin de erradicar rápidamente la enfermedad.

El Secretario General concluyó poniendo de relieve que el éxito del Comité era una indicación del éxito de la OMI, ya que el MSC fue el comité que dio cuenta del grueso de las cuestiones técnicas del orden del día de la Organización. Dado que los Gobiernos Miembros, el sector y la gente de mar están acostumbrados a la ejecución por la OMI de sus tareas, él está seguro de que también en esta ocasión el Comité responderá con la debida reflexión y oportunidad. El sentido común, la firme decisión de coronar con éxito sus esfuerzos y el manejo eficaz de una gran cantidad de cuestiones que se le han planteado han sido siempre las características distintivas del MSC, el cual, está seguro, producirá una vez más resultados de calidad.

Aprobación del orden del día y cuestiones conexas

1.10 El Comité aprobó el orden del día (MSC 77/1) y un calendario provisional que servirá de guía durante el periodo de sesiones (MSC 77/1/1, anexo, enmendado). En el anexo 1 figura el orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos.

1.11 Las decisiones del Comité sobre la constitución de los grupos de trabajo y de los grupos de redacción se recogen en las secciones del presente informe que tratan de los puntos correspondientes del orden del día.

Poderes de las delegaciones

1.12 Se informó al Comité de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

RESULTADOS DEL 30º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN Y DE LA REUNIÓN SIMULTÁNEA DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO

Generalidades

2.1 El Comité tomó nota de los resultados del 30º periodo de sesiones del Comité de Facilitación (MSC 77/2) en lo referente a asuntos de su competencia, y tomó las medidas que se indican a continuación.

Medidas y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar: aspectos relacionados con la facilitación

2.2 Al tomar nota de las medidas adoptadas en el FAL 30 sobre los aspectos relacionados con la facilitación que conllevan las medidas y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar (MSC 77/2, párrafos 10 a 18), el Comité convino en tenerlas en cuenta cuando se ocupe de ese asunto en relación con el punto 10 del orden del día (radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento) (véase también los párrafos 10.26 a 10.37).

Armonización de certificados y documentos

2.3 El Comité tomó nota de que el Comité de Facilitación, tras observar que el MSC 75 y el MEPC 46 (MSC 77/2, párrafo 19) habían convenido en volver a examinar esta cuestión en el futuro si se perfecciona una tecnología apropiada que permita refundir los certificados, había decidido dejar este asunto de lado por el momento.

Actualización de los certificados y documentos que deben llevar los buques

2.4 El Comité tomó nota de la decisión adoptada por el FAL 30 de revisar la circular FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MSC/Circ.946 sobre la Lista de certificados y documentos que deben llevar los buques.

Interfaz buque-puerto

Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores

2.5 Al examinar esta cuestión, el Comité observó que el FAL 30, tras tomar nota de la decisión pertinente del MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 2.4), había pedido al Grupo de trabajo SPI que volviera a examinar el contenido y el carácter jurídico del proyecto de circular MSC/MEPC/FAL sobre la disponibilidad de asistencia con remolcadores, como lo había pedido el MSC 75, y tras tomar nota también de que el FAL 30 había examinado y aprobado el proyecto de circular elaborado por el Grupo de trabajo SPI (anexo 1 del documento MSC 77/2) y había suprimido el punto correspondiente del programa de trabajo del Grupo, aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC/FAL, enmendado, a reserva del acuerdo del MEPC.

2.6 El Comité también tomó nota de que el Instituto Náutico había informado al FAL 30 de que su publicación titulada "*Tug use in ports*" (Utilización de remolcadores en los puertos) sólo estaba disponible en inglés y de que, por el momento, no tenía intención de traducirla ni al español ni al francés.

Elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

2.7 El Comité recordó que el MSC 76 había decidido (MSC 76/23, párrafo 13.28) que era necesario proseguir la elaboración del manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, y que en él deberían abordarse las medidas de control de riesgos propuestas por el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros.

2.8 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo SPI había examinado la cuestión en lo que se refiere a puertos y terminales y había decidido que, si bien en el esquema y en el proyecto de texto presentados al DSC 7 (DSC 7/9/1) se abordaban todas las cuestiones identificadas por el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros, sólo se trataban adecuadamente las comunicaciones buque/tierra y que los otros dos temas (es decir, la formación de estibadores y de operadores de terminales y la mejora del control de la capacidad de carga) se tendrán que volver a examinar cuando se redacte el texto. Dado que la elaboración del manual se confió al Subcomité DSC, el Comité decidió suprimir este punto del programa de trabajo del Grupo SPI, en el entendimiento de que si el Subcomité necesita el asesoramiento del Grupo, el Comité introduciría de nuevo dicho punto en el programa de trabajo.

Elaboración de directrices para la formación del personal marítimo portuario

2.9 El Comité tomó nota de que el FAL 30, tras examinar los motivos que justifican la elaboración de unas directrices sobre las prescripciones mínimas de formación y capacitación del personal de amarre (MSC 77/2, párrafo 30 y anexo 2) (preparadas por el Grupo de trabajo SPI, a petición del MSC 75 y de él mismo) y tras convenir en cambiar el título del punto por el de "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra" a fin de indicar claramente que las directrices están destinadas al personal en tierra, las aprobó e invitó al MSC 77 a que refrendara esa decisión.

2.10 El Comité se mostró de acuerdo con la decisión del Comité de Facilitación (MSC 77/2, párrafo 30) y aprobó la circular MSC/Circ.1098-FAL/Circ.99 sobre la elaboración de Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra.

2.11 Las delegaciones de las Bahamas y de Chipre reiteraron el punto de vista, manifestado en el FAL 30, de que el Grupo de trabajo SPI no había proporcionado justificación suficiente para emprender la elaboración de las Directrices mencionadas.

Programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI

2.12 El Comité examinó el programa de trabajo revisado propuesto para el Grupo de trabajo SPI (MSC 77/2, anexo 3) y acordó:

.1 la supresión del punto 2 (Disponibilidad de asistencia adecuada con remolcadores), a reserva del acuerdo del MEPC, y del punto 3 (Elaboración de un manual sobre el embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales);

.2 la supresión de los corchetes que rodean a "2004" en el punto 4 "Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra".

A continuación, el Comité aprobó, en lo que se refiere a los puntos relacionados con la seguridad, el programa de trabajo del Grupo de trabajo SPI revisado.

RESULTADOS DEL 86º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

2.13 Tras tomar nota de los resultados del 86º periodo de sesiones del Comité Jurídico, (MSC 77/2/1) el Comité convino en examinar a fondo las cuestiones mencionadas en los párrafos 4 a 7 del citado documento, en relación con el punto 6 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima); en los párrafos 8 a 17, en relación con el punto 8 (Lugares de refugio); las mencionadas en los párrafos 18 y 19 en relación con el punto 10 (Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento) y las referidas en los párrafos 20 y 21 en relación con el punto 19 (Actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques).

RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DIPLOMÁTICA PARA ADOPTAR UN PROTOCOLO RELATIVO AL CONVENIO DEL FONDO 1992

2.14 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en el documento MSC 77/2/2 acerca de los resultados de la Conferencia internacional sobre la constitución de un fondo complementario de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

PLAN ESTRATÉGICO

2.15 El Comité recordó que, en el C 89, las Bahamas y Grecia (C 89/12/1) habían propuesto que la OMI desempeñara un mayor papel en la determinación de las normas de construcción de buques nuevos, y habían invitado al Consejo a que examinara dicha propuesta y, en caso de aprobar la idea, a que la remitiera al Comité para someterla a un examen detallado. Así pues, el Consejo (C 89/D, párrafo 12.1 iv)) envió al presente periodo de sesiones la propuesta de los dos Gobiernos y le pidió que le informara de los resultados de sus deliberaciones en el C 90; asimismo pidió a las Bahamas, a Grecia y a la IACS que presentaran documentos al presente periodo de sesiones para ayudar al Comité en su examen.

2.16 Además, el Comité recordó que, en el contexto de la seguridad de los graneleros, Grecia había formulado propuestas al MSC 76 (MSC 76/5/10) con respecto a las normas de calidad y a la resistencia de los buques de nueva construcción, cuestiones que hasta ahora no ha abordado la OMI.

2.17 A ese respecto, el Comité examinó documentos presentados por:

.1 las Bahamas y Grecia (MSC 77/2/5), en el cual los dos ponentes, refiriéndose a la propuesta que formularon para el Consejo de que la OMI incluya en su Plan estratégico un punto relativo al establecimiento de normas para los buques nuevos y su equipo; y de que el Comité elabore el método adecuado para que la OMI proceda en consecuencia y presente un programa y calendario para la elaboración e implantación de las normas acordadas, consideran que el papel de la OMI debe consistir en la elaboración de normas basadas en objetivos para cada aspecto de la construcción y el equipo que especifiquen lo que se ha de lograr, en lugar de cómo lograrlo. Esto permitiría adoptar diferentes e innovadores planteamientos en el método para lograr los objetivos, evitaría al mismo tiempo que, independientemente del método utilizado, las normas se sitúen por debajo del nivel mínimo acordado internacionalmente. Por consiguiente, las Bahamas y Grecia propusieron que el Comité invite al Consejo a que le pida que elabore un programa y un calendario para introducir una disposición relativa a las mencionadas normas en el Plan estratégico de la Organización, y que en las primeras etapas de dicho programa se aborden los siguientes aspectos:

.1 criterios de proyecto destinados a lograr una resistencia estructural adecuada;

.2 vida útil de proyecto en relación con la vida útil de los materiales del buque;

.3 fuerzas cortantes y momentos flectores admisibles en tipos de buques vulnerables como buques tanque y graneleros; y

.4 prescripciones sobre la resistencia longitudinal mínima de tipos de buques vulnerables.

.2 la IACS (MSC 77/2/3 y MSC 77/INF.6), referente a las propuestas sobre criterios y estrategia formuladas por las Bahamas y Grecia en el documento C 89/12/1 y por Grecia en el documento MSC 76/5/10, en el que manifiesta la opinión (MSC 77/2/3) de que la elaboración y la observancia de normas de construcción para los nuevos buques debe seguir siendo responsabilidad de las sociedades de clasificación que cumplen los criterios de la OMI relativos a las organizaciones reconocidas, lo que incluye a sus sociedades miembros. La Asociación presenta argumentos basados en el historial de seguridad del sector marítimo y formula propuestas para la integración formal de los objetivos de seguridad de la OMI en las normas estructurales elaboradas por la IACS para cumplir con dichos objetivos. La IACS presenta además (MSC 77/INF.6) una visión general del sistema de clasificación existente, sus vínculos con los convenios de la OMI y el papel de la Asociación en la cadena normativa de la seguridad de los buques. Tras referirse a la utilización de la evaluación formal de la seguridad y a los datos derivados de los reconocimientos como fuente continua de información, la IACS

propone que la OMI establezca criterios generales de aceptación de los riesgos que la IACS transformaría en normas de seguridad y prescripciones unificadas en cuanto a los tipos de fallos críticos relacionados con la seguridad;

.3 el OCIMF (MSC 77/2/4), en el que dicho Foro señala que las normas actuales son en general satisfactorias, pero que su aplicación y la eficacia de los reconocimientos y la supervisión de la construcción de buques han perdido rigor, y propone que la OMI se encargue de establecer normas estructurales generales sobre la resistencia y la fatiga y elabore directrices para los reconocimientos y la inspección a fin de poner en práctica programas de reconocimientos para los buques de nueva construcción con el objeto de mejorar la calidad de la construcción de dichos buques;

.4 la INTERTANKO (MSC 77/2/6), en el que apoya la opinión del OCIMF de que es necesario prestar más atención a la aplicación uniforme y coherente de las normas actuales en la construcción de buques nuevos, y procede a evaluar las cuestiones específicas que es preciso abordar; y

.5 la AWES (MSC 77/2/7), en el que plantea su preocupación con respecto a la aplicación homogénea de las normas de clasificación, que tiende a fomentar la construcción de buques deficientes. Tras manifestar que respalda la opinión de que las normas actuales en la construcción de buques son satisfactorias pero que apoya también la observación de que la aplicación uniforme y coherente de dichas normas está decayendo, la AWES considera que es prematuro elaborar un programa de reconocimientos para los buques de nueva construcción, así como que la OMI establezca normas generales aplicables a la resistencia estructural. No obstante, está dispuesta a apoyar toda propuesta destinada a basar cualquier modificación del ámbito de responsabilidad de la OMI en documentos probatorios y en exámenes detallados, incluidos análisis de coste-beneficio y la utilización de la evaluación formal de la seguridad.

2.18 Al presentar, en nombre de Grecia también, las propuestas que figuran en el documento MSC 77/2/5, la delegación de las Bahamas hizo hincapié en que era importante exponer íntegramente, en la medida de lo posible, la verdadera intención de las propuestas, ya que habían sido objeto de debate en la prensa marítima en base a textos seleccionados del documento que se presentó inicialmente al Consejo y sin apenas tener en cuenta las aclaraciones facilitadas en el documento MSC 77/2/5. La delegación de las Bahamas señaló que, en las actuales circunstancias, los Estados de abanderamiento apenas tienen voz para pronunciarse acerca de los numerosos parámetros que determinan la calidad de construcción y la extensión probable de la vida de un buque. Los buques se construyen según las normas de una sociedad de clasificación y a menudo no se conoce el pabellón que enarbolará el buque hasta que éste está prácticamente construido. Dado que no hay normas acordadas internacionalmente que las sociedades deben cumplir, éstas tenían la libertad de modificarlas según considerasen necesario, lo que genera una falta de uniformidad de dichas normas. No existe prácticamente otro aspecto relacionado con la seguridad del buque respecto del cual se permita decidir los niveles básicos de seguridad a entidades no gubernamentales sin normas establecidas internacionalmente que se deban cumplir.

La delegación de las Bahamas resaltó que el propósito de los ponentes nunca había sido que la OMI elaborase normas técnicas pormenorizadas para la construcción de buques. Lo que se proponía era que la OMI elaborase normas basadas en objetivos específicos para cada aspecto de la construcción y el equipo. Es decir, la OMI debería decidir la norma que se debe conseguir

mediante reglas pormenorizadas en lugar de indicar exactamente qué reglas deberían ser éstas. Recordaron que en el SOLAS ya figuraban muchas normas relativas a la construcción de buques de pasaje, pero que no se especificaba cómo debería lograrse. Estas normas se elaboraron unos años antes de que se examinase la idea de normas basadas en objetivos, de modo que no se redactaron como se hubiesen tenido que redactar hoy en día teniendo en cuenta las propuestas de su documento conjunto. No obstante, las ideas en las que se basan dichas normas eran semejantes a las que se proponían. Otro ejemplo reciente era la elaboración de reglas nuevas para graneleros que establecían objetivos para determinados aspectos de la construcción del buque pero que no se habían formulado recurriendo a una forma normativa y detallada. La delegación de las Bahamas también hizo referencia al Convenio de Líneas de Carga, en el que se establecían algunas prescripciones estructurales básicas que se deben cumplir cuando se construye un buque, y a las prescripciones del Convenio SOLAS que establecían determinadas normas que deben cumplir los buques nuevos.

Aunque las sociedades de clasificación llevan muchos años estableciendo normas sobre reconocimientos, la delegación de las Bahamas recordó que la OMI había optado por establecer normas sobre reconocimientos para determinados buques mediante el Programa mejorado de reconocimientos (resolución A.744(18)), muchos de cuyos aspectos aprovecharon los coautores para la construcción de buques. La delegación manifestó la opinión de que no era lógico establecer normas sobre la resistencia longitudinal y los márgenes de corrosión de buques que se van a someter a su cuarto reconocimiento especial cuando no se establecían normas para los buques nuevos. Asimismo, tampoco era lógico que tanto en el Programa mejorado de reconocimientos como en el Plan de evaluación del estado del buque, introducido posteriormente, debiese intervenir el Estado de abanderamiento y que no existiese tal prescripción para cuando se estuviese construyendo el buque.

Para concluir, la delegación de las Bahamas hizo hincapié en que las propuestas del documento conjunto no se habían concebido como un ataque a las sociedades de clasificación, si no que constituían una póliza de seguros para cerciorarse de que, independientemente de los nuevos proyectos que se propusiesen y de los nuevos materiales que se utilizasen, se exija que un buque cumpla determinadas normas mínimas acordadas internacionalmente. La delegación señaló las presiones impuestas tanto en los proyectistas como en los que aprueban el proyecto a fin de producir un buque a un costo mínimo. No obstante, si se tienen que construir buques más robustos (MSC 76/5/10), algo que los ponentes decidieron que era conveniente, estaba claro que se deberían establecer y cumplir normas sobre resistencia acordadas internacionalmente en todos los proyectos nuevos. Los ponentes opinaban que la OMI tenía un papel que desempeñar en este ámbito de establecimiento de normas y, por consiguiente, invitaron al Comité a que adoptase las medidas que se piden en el párrafo 8 del documento MSC 77/2/5.

2.19 Al presentar los documentos MSC 77/2/3 y MSC 77/INF.6, el observador de la IACS manifestó la opinión de que las propuestas presentadas por las Bahamas y Grecia (MSC 77/2/5) y por Grecia (MSC 76/5/10) se basaban en opiniones y que no estaban respaldadas por información general o pruebas documentales que las justificasen. Por consiguiente, la falta de pruebas podría conducir a la OMI a llegar a la conclusión, sin fundamento, de que era preciso modificar el sistema de clasificación al completo, lo que incluye el establecimiento de una nueva serie de normas de construcción de buques para cada tipo de buque con respecto a los aspectos de los que actualmente se ocupan las sociedades de clasificación.

En opinión de la IACS, en las propuestas presentadas por las Bahamas y Grecia se sostenía que los buques deberían construirse con escantillonado de casco, potencia propulsora, tiempo de utilización de máquinas, etc., que permitiesen al buque funcionar durante su vida económica sin mantener el acero, los revestimientos, los motores principales, el aparato de gobierno, la maquinaria propulsora auxiliar, etc. Por consiguiente, se pedía a la OMI que elaborase normas de construcción con márgenes suficientemente elevados de seguridad y fiabilidad en todos estos aspectos, como parte del Plan estratégico de la OMI y que, por consiguiente, descargase a los propietarios de los buques de toda responsabilidad en cuanto al mantenimiento de la estructura, la maquinaria y el equipo. En este sentido, el observador de la IACS recordó que los propietarios de los buques ya tenían una responsabilidad con respecto al cuidado y al mantenimiento de los buques de conformidad con el SOLAS, y las normas de construcción de una organización reconocida, las normas de la sociedad de clasificación. Por consiguiente, la IACS pidió a la OMI que rechazara la propuesta de contemplar la posibilidad de elaborar normas basadas en la premisa de que todo buque debería resistir cualquier desgaste y daños debidos al funcionamiento, ambientales o mecánicos a los que podrían exponerse, independientemente de que la probabilidad de que se produzcan sea baja.

El observador de la IACS señaló asimismo que las sociedades miembros de la IACS gastaban aproximadamente 50 millones de libras esterlinas al año en investigación y desarrollo de normas para mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino y que el análisis de los costes-beneficios, como parte de la evaluación formal de la seguridad, como era el caso de la seguridad de los graneleros, era la forma de avanzar.

El observador de la IACS reconoció el firme vínculo que existe entre los convenios internacionales y las prescripciones de las sociedades de clasificación y propuso que la OMI, como organismo internacional que rige la seguridad marítima, debería establecer los criterios de aceptación generales para la elaboración de normas de clasificación, utilizando los distintos criterios de cada riesgo publicados por la Dirección de Seguridad y Sanidad del Reino Unido que abarquen riesgos máximos admisibles para la tripulación, los pasajeros y las personas en tierra. Tales criterios abordarían el panorama total de riesgos así como los riesgos relacionados con los fallos estructurales.

La IACS recordó los amplios conocimientos técnicos y experiencia de las sociedades miembros de la IACS y opinó que la OMI debería ocuparse de aspectos generales de un conjunto de un nivel superior en vez de normas preceptivas individuales, que deberían seguir siendo responsabilidad de la IACS de conformidad con el Convenio SOLAS. Para concluir, el observador de la IACS invitó al Comité a tomar nota de que no había suficientes pruebas documentales en la propuesta que se le había presentado y, dado que los propietarios de los buques ya tenían una responsabilidad en cuanto al cuidado y al mantenimiento de buques de conformidad con el Convenio y las normas de las sociedades de clasificación, la OMI no debería emprender la elaboración de normas que se ocupen de todos los tipos de desgaste y daños que podría sufrir un buque. Habida cuenta de que dentro de las sociedades miembros de la IACS se contaba con la experiencia y la mano de obra adecuadas, y de que en los procedimientos relacionados con los procesos de elaboración de normas de clasificación se incluía información derivada de los reconocimientos, la IACS desea vincular los procesos de la OMI y de la IACS mediante el establecimiento por la OMI de los criterios globales con respecto a los riesgos máximos admisibles.

2.20 Al presentar el documento MSC 77/2/4, el observador del OCIMF destacó las experiencias de sus miembros que participaban ampliamente en los actuales programas de construcción de buques nuevos en todo el mundo y cuya participación aumentaría con el actual programa de retirada progresiva de los buques de casco sencillo. A juicio del OCIMF, las normas para el proyecto y construcción de buques nuevos no habían perdido rigor, aunque puede que haya disminuido la calidad de algunos buques nuevos a raíz de cuestiones relacionadas con la interpretación y aplicación de las normas. El observador del OCIMF señaló que las normas de la IACS y de las sociedades de clasificación, si se aplicasen de forma plena, uniforme y coherente, garantizarían que se construyesen buques seguros y de buena calidad, que, si se los mantuviera y utilizara de manera responsable, continuarían siéndolo durante toda su vida útil. Por consiguiente, el OCIMF reconoció el papel que desempeña la OMI actualmente en el establecimiento de normas de conservación de la flotabilidad de los buques y de control de la contaminación, y se manifestó de acuerdo con que la OMI dirija el establecimiento de normas basadas en objetivos específicos.

2.21 Al presentar el documento MSC 77/2/6, el observador de INTERTANKO recordó que esta organización, durante muchos años, había tomado la iniciativa de abordar las normas sobre la construcción de buques tanque nuevos y, siempre que había procedido, había tratado de mejorarlas, y había agradecido la participación del OCIMF, la IACS, las sociedades de clasificación por separado y los principales constructores de buques en las deliberaciones mantenidas con objeto de avanzar respecto de las cuestiones planteadas. Aunque expresó su satisfacción por la creciente transparencia en el diálogo sobre estas cuestiones, observó no obstante que los cambios seguían produciéndose lentamente. Con respecto a la propuesta de las Bahamas y de Grecia, el observador de esta organización opinó que los preceptos y principios rectores relativos al proyecto y construcción de buques mediante normas basadas en objetivos específicos debían establecerse con la máxima rigurosidad, y que la OMI era el órgano apropiado para ello. También reconoció que la interpretación de estos preceptos y principios rectores, y la consiguiente elaboración de las normas apropiadas, debería establecerse por conducto de la IACS, manteniendo las oportunas consultas con los demás interesados, y ser uniforme en su aplicación.

2.22 Al abrirse el debate acerca de las propuestas presentadas por las Bahamas y Grecia y después de que el presidente hubiese invitado al Comité a que respondiera a la pregunta de si el sistema actual tenía deficiencias graves, como primer paso para el debate profundizado solicitado por el Consejo, la delegación de Alemania señaló que el sistema que consiste en repartir la labor por lo que respecta a la seguridad marítima entre las Administraciones y las sociedades de clasificación ha resultado ser fiable durante más de 100 años. Los sucesos del **Erika** y otros buques no constituían una prueba de que el sistema fuese inadecuado en general. No obstante, podría ser necesario mejorar la supervisión de las sociedades de clasificación por los Estados de abanderamiento a fin de lograr una uniformidad de las normas de seguridad en todo el mundo.

2.23 En su declaración, la delegación de Islandia, si bien se mostró de acuerdo con las Bahamas y Grecia en que había un desafío al que era necesario enfrentarse, manifestó reservas con respecto a la propuesta de transferir la responsabilidad de establecer normas de construcción de buques de las sociedades de clasificación a la Organización. Dicha delegación opinaba que se debería aclarar más la responsabilidad de las sociedades de clasificación con respecto a la elaboración de normas de construcción de buques nuevos y manifestó que se mostraba de acuerdo con las sugerencias formuladas por la IACS (MSC 77/2/3) de que la OMI elabore objetivos generales de seguridad teniendo en cuenta los criterios de aceptación de riesgos en los que se basaría la IACS para establecer una base común para la elaboración de normas estructurales.

2.24 La delegación de Dinamarca indicó que estaba de acuerdo en cierta medida con la idea de que la OMI debería elaborar unos criterios globales de proyecto básico ya que esta cuestión es de gran importancia para la seguridad de la navegación. Dinamarca manifestó que le parecía fuera de lugar que en los instrumentos de la OMI apenas se mencionasen normas de construcción y que cuando se mencionaban, era sólo por referencia a las normas de las sociedades de clasificación.

El objeto de unos criterios generales de proyecto básico dentro de la Organización debería ser establecer los principios básicos generales que se deberían tener en cuenta al elaborar normas para el proyecto y la construcción de buques. Por consiguiente, tales criterios de proyecto deberían abordar cuestiones como la redundancia, la prevención de la corrosión y los suplementos por corrosión, la longevidad prevista, incluida la fatiga y el planteamiento razonable de la utilización de detalles de construcción y mano de obra adecuados, pero de forma muy general. El objetivo de dichos criterios no sería ocuparse en detalle de las propiedades del material de construcción, las normas y los métodos de cálculo utilizados para obtener la resistencia necesaria y los detalles que se utilizan cuando se construye un buque.

La delegación de Dinamarca señaló que, en general, la calidad de las normas de las sociedades de clasificación habían sido satisfactoria y que lo que se necesitaba eran unas orientaciones generales de la OMI que sirviesen de marco de referencia para todas las sociedades y que, al mismo tiempo, garantizasen que la elaboración de las normas no terminase siendo objeto de presiones económicas o comerciales negativas. Por consiguiente Dinamarca podría respaldar la solicitud de que los comités técnicos examinen la cuestión a condición de que se aclare en el mandato asignado que el objetivo era elaborar, de ser posible, unos criterios generales de proyecto tal y como señala anteriormente.

2.25 La delegación del Canadá indicó que se mostraría a favor de la propuesta presentada por las Bahamas y Grecia si ésta generase una revolución ya que con todo cambio en un proceso de evolución se corre el riesgo de perpetuar los errores cometidos en el pasado, y que la OMI se preocupe por soluciones detalladas en vez de por principios y prácticas de un nivel superior. En opinión de la delegación del Canadá, un cambio revolucionario tendría como resultado una jerarquía de normas que comenzaría con los principios de nivel superior de los convenios, que estableciesen normas de funcionamiento en códigos y detalles técnicos por referencia que, en el caso de las prescripciones estructurales, sería la labor de las sociedades de clasificación. Esto permitiría a la OMI utilizar sus recursos para establecer los criterios generales, elaborar mecanismos para la ejecución, la verificación y el análisis de los resultados para servir de información. Tal enfoque introduciría cambios con respecto al papel y la perspectiva de la OMI y de las sociedades de clasificación, como por ejemplo, el fomento de la transparencia mediante la elaboración y la aplicación de normas unificadas, y por consiguiente se relegaría la competencia entre sociedades de clasificación al ámbito de la prestación de servicios únicamente.

2.26 La delegación de las Islas Marshall señaló que, si bien el sistema actual no era lo suficientemente deficiente como para que fuese necesario una modificación, se podrían mejorar las disposiciones actuales, y si bien en todos los documentos presentados se habían planteado puntos interesantes, lamentablemente no se había facilitado información sobre porqué se debería introducir un cambio importante. La delegación de las Islas Marshall señaló que era necesario prestar más atención a la cuestión de garantizar una aplicación uniforme y coherente de las normas actuales de construcción de buques. Por consiguiente, la delegación de las Islas Marshall convino en que una división de responsabilidades según la cual la OMI establecería los objetivos generales de seguridad y las sociedades de clasificación, mediante la IACS, elaborarían las

normas en sí, constituía la mejor forma de elaborar normas de seguridad para estructuras de buques.

2.27 La delegación de España respaldó el establecimiento de prescripciones funcionales mínimas a nivel mundial para la construcción de buques, ya que esto permitiría que tanto las organizaciones reconocidas como los Estados de abanderamiento ejercieran cierto control sobre la aplicación de estas normas mínimas. Aunque esta medida no soluciona el problema principal, la delegación española señaló que los criterios funcionales deberían mantenerse durante toda la vida útil del buque, dado que ningún buque puede ser seguro sin un mantenimiento adecuado y una supervisión de las prescripciones de seguridad establecidas por la OMI.

2.28 La delegación de Dominica dio su apoyo la propuesta de las Bahamas y de Grecia y estimó que le correspondía a la OMI ponerse al frente de la labor de establecimiento de los principios y objetivos relativos al proyecto de buques mediante la creación de un conjunto de requisitos funcionales que deberían satisfacer las prescripciones específicas de proyecto. La delegación de Dominica también señaló el hecho de que, aunque los miembros de la IACS representaban a los mejores equipos técnicos de proyecto de buques de todo el mundo, esta organización tenía un número restringido de miembros, mientras que la participación y contribución de todas las sociedades era necesaria para lograr la aplicación y el cumplimiento uniformes de las normas.

2.29 La delegación de la República Islámica del Irán manifestó la opinión de que tanto el documento presentado por la IACS como el documento presentado por las Bahamas y Grecia tenían méritos ya que la OMI no podría desempeñar la función de las sociedades de clasificación en el sector de la navegación ni vice-versa. Tanto la una como las otras habían trabajado de forma positiva y en estrecha colaboración en beneficio de la seguridad marítima y para lograr océanos más limpios, pero esta colaboración había suscitado preocupaciones en torno a la tenue línea que divide sus responsabilidades. En opinión de dicha delegación, el papel de la OMI en el establecimiento de objetivos de seguridad debería cobrar más importancia, mientras que las sociedades de clasificación deberían establecer los procedimientos de seguridad y las prescripciones normativas en sí, y ocuparse de su implantación, teniendo presente que la responsabilidad debería seguir recayendo en los propietarios de buques y que la carga final de la seguridad de los buques debería estar en manos en la administración de cada Estado de abanderamiento. Por consiguiente, la delegación de Irán, respaldó la propuesta de que en el Plan estratégico de la OMI se incluyera una disposición para que la OMI elabore objetivos de seguridad generales, teniendo presente el papel de las sociedades de clasificación en el sector, que, en su opinión, no se debe menoscabar ni reemplazar.

2.30 La delegación de Noruega elogió el documento de la IACS que explica claramente por qué sería desaconsejable, y probablemente también imposible, que la OMI asumiera el papel de las sociedades de clasificación en la elaboración de normas detalladas relativas al proyecto y la construcción de buques. No obstante, los dos documentos presentados por INTERTANKO y el OCIMF también habían indicado claramente que la situación no era óptima, en particular, por lo que se refería a la implantación de las normas estructurales de los buques. Por tanto, la delegación noruega instó firmemente a la IACS a que analice cuidadosamente y solucione los problemas planteados en los documentos mencionados. En relación con la propuesta presentada por las Bahamas y Grecia en el actual periodo de sesiones del Comité, la delegación de Noruega expresó su apoyo a la misma en principio, considerándola significativamente más moderada que la propuesta original que estos países presentaron en el C 89. En opinión de estos países, la OMI debería desempeñar un papel más activo en el establecimiento de las normas estructurales generales de los buques, aunque era necesario definir con más precisión su papel a este respecto.

2.31 La delegación de Trinidad y Tabago, al respaldar la propuesta de las Bahamas y Grecia, señaló que estaba convencida de que el papel continuo de la IACS en la investigación y el desarrollo, incluida su financiación, era fundamental en la adopción de cualquier planteamiento modificado. Por consiguiente, la delegación respaldó una iniciativa que permita reforzar la capacidad de la IACS de fomentar tales proyectos para la construcción de buques más robustos, recordando en todo momento que el mantenimiento eficaz durante toda la vida útil de un buque era una necesidad obvia. La delegación de Trinidad y Tabago añadió que, en su opinión, no sería práctico que la OMI tratase de reemplazar a la IACS en la esfera de investigación y desarrollo y de los aspectos multidisciplinarios del proyecto y construcción de buques, pero que, por el bien común, debería adoptarse un enfoque basado en la cooperación según el cual la OMI fomentase una normalización internacional basada en proyectos de buques más robustos, posiblemente mediante el establecimiento de puntos de referencia de proyectos de estructuras, que influyese en los detalles elaborados por los expertos competentes del sector de la construcción naval.

2.32 La delegación de Suecia señaló que era obvio que la división de responsabilidades entre los gobiernos y las sociedades de clasificación había funcionado satisfactoriamente. El número de accidentes y de sucesos de contaminación estaba disminuyendo. La división de las responsabilidades se debía a razones históricas. No obstante, era difícil explicar a los políticos y a la opinión pública que las cuestiones fundamentales relacionadas con la seguridad están fuera de la competencia de la administración marítima de un Estado de abanderamiento. Por consiguiente, la delegación de Suecia sugirió que, en el futuro, los Gobiernos estableciesen normas, con carácter general, que deberán cumplir las sociedades de clasificación. Dichas normas deberían incluir normas para la supervisión de la aplicación de reglas a buques y para la inspección de los mismos. En opinión de dicha delegación, el Comité debería proponer al Consejo que adopte una decisión de principios y encargue al Comité que incluya el establecimiento de normas en su programa de trabajo y su orden del día.

2.33 La delegación de Nigeria indicó que las propuestas formuladas por las Bahamas y Grecia trataban de una cuestión importante de forma más explicativa mientras que el documento presentado por Grecia (MSC 76/5/10) abordaba la misma cuestión de forma más elaborada. En su opinión las cuestiones abordadas parecían revolucionarias pero eran cuestiones pendientes desde hace mucho tiempo que deberían abordarse en el marco del Plan estratégico, lo que no debe interpretarse como una propuesta para que se transfiera el importante papel que desempeña la IACS a la OMI, ya que la IACS había desempeñado un papel decisivo durante muchos años en el proyecto relacionado con la seguridad y la construcción de los buques. No obstante el mandato de la OMI era establecer normas con respecto a todos los elementos de la seguridad, independientemente de los órganos que las apliquen.

2.34 La delegación de Grecia, respondiendo a las observaciones formuladas por la IACS, señaló que las normas aplicadas por las sociedades de clasificación se conocían en todo el mundo, pero hizo hincapié en los numerosos casos en que se habían detectado grietas en buques tanque de doble casco recientemente construidos, que habían sido objeto de amplia publicidad y que se habían debido a proyectos perfeccionados que habían sacrificado la duplicación inherente en el escantillonado más pesado. Esta delegación también hizo referencia a los diversos métodos de análisis de la fatiga empleados por varias sociedades de clasificación, que producían resultados distintos para el mismo buque, y a los distintos márgenes de corrosión y las prácticas relativas a las tolerancias negativas de las chapas de acero utilizadas en la construcción de buques nuevos. Además, mencionó el número de buques construidos de conformidad con determinadas normas que eran prácticamente imposibles de mantener. Con respecto a los recursos para la investigación y el desarrollo de las sociedades de clasificación, la delegación de Grecia esperaba

que si tales actividades se llevaban a cabo en la medida necesaria y si los resultados se presentaban a la OMI, esto ayudaría a la Organización a facilitar la elaboración de normas uniformes basadas en objetivos específicos. Lo contrario podría indicar una resistencia al escrutinio constructivo.

La delegación griega recordó que la OMI tenía toda una historia de éxitos en la elaboración de normas de estabilidad y de líneas de carga basadas en objetivos específicos, y que a esto había contribuido el hecho de que se hubieran presentado a la Organización los resultados de incontables investigaciones a fin de facilitarle la elaboración de las normas pertinentes. La calidad de las normas producidas era alta, y el número mínimo de accidentes relacionados con las líneas de carga y la estabilidad daban prueba evidente de ello. No obstante, esto no era el caso con los sucesos debidos a fallos estructurales, lo que indicaba que existía una necesidad imperiosa de que la OMI estuviera involucrada en el proceso normativo relativo a la estructura. En vista de las críticas de los últimos años de que la OMI no era lo suficientemente proactiva, la delegación de Grecia opinó que ésta era una oportunidad única para crear una OMI proactiva, sin lugar a dudas, e invitó a la IACS a que contribuyese en la elaboración de normas estructurales básicas fundamentadas en objetivos específicos, estableciendo de ese modo un punto de referencia para el proyecto de buques.

2.35 Al agradecer a las Bahamas, Grecia y las organizaciones que hubiesen presentado documentos sobre esta importante cuestión, la delegación de Brasil, tras haber apoyado la propuesta presentada por las Bahamas y Grecia, indicó que creía que era un problema que convenía resolver y que el foro adecuado para resolverlo era la OMI. La propuesta de las Bahamas y Grecia estaba en consonancia con propuestas que había presentado el Brasil al Consejo a fin de que la OMI pudiese actuar como el órgano central que configure el régimen normativo marítimo mundial.

2.36 La delegación de Italia, si bien aceptaba los dos puntos de vista diferentes sobre este tema, indicó que, debido a la complementariedad de las tareas llevadas a cabo por la OMI y las sociedades de clasificación, sería sensato evitar todo conflicto posible entre ellas, teniendo en cuenta la validez de las propuestas presentadas y, al mismo tiempo, la necesidad de contar con conocimientos técnicos en el ámbito de la construcción de buques que, tradicionalmente, habían facilitado las sociedades de clasificación. En este contexto, la delegación de Italia creía que merecía la pena destacar los claros elementos de convergencia, que habían surgido en el examen, y utilizarlos como base común para cualquier estrategia futura destinada a hacer frente al problema señalado. Por consiguiente, dicha delegación respaldó a las Bahamas y a Grecia y se mostró de acuerdo con la propuesta de que la OMI desempeñe un papel más activo en la elaboración de normas de seguridad basadas en objetivos y en unos criterios generales para la construcción y el mantenimiento de buques, mientras que la IACS debería establecer las modalidades técnicas para lograr dicho objetivo. No se trata de una solución de compromiso sino de la conclusión correcta de los dos papeles diferentes pero complementarios, que deberían generar una eficaz mejora de la seguridad marítima y de la protección del medio marino.

2.37 La delegación de la India, al respaldar la propuesta presentada por las Bahamas y Grecia, señaló que al examinar de cerca las propuestas presentadas parecía que había buenos motivos para elaborar algunas normas mundiales con respecto a la construcción de buques, y que esto era necesario, en especial cuando los buques no estaban clasificados por ninguna de las sociedades de clasificación que integran la IACS. Los buques que se hallan en un estado deficiente desde el punto de vista de la estructura se detienen pero, ante la falta de normas internacionales, los certificados de navegabilidad se pueden expedir fácilmente según normas desconocidas. En las propuestas de las Bahamas y Grecia se recordaban los esfuerzos de la OMI desde la adopción del

Protocolo de 1978 relativo al SOLAS, en el que se habían incluido disposiciones para que se aumentase la frecuencia con la que se llevan a cabo las inspecciones de buques tanque de casco sencillo mediante la introducción del Programa mejorado de reconocimientos y, recientemente, del Plan de evaluación del estado del buque, en respuesta a las preocupaciones pertinentes expresadas. Si se han detectado deficiencias graves en el sistema actual de reconocimientos, también se podrían detectar deficiencias en los procesos de inspección en la construcción de buques.

2.38 La delegación de Panamá recordó al Comité que la contribución de la IACS a la labor de la OMI es única y ha prestado buenos servicios a la Organización. Los propietarios de buque también son responsables de mantener sus buques adecuadamente. Sin embargo, había quedado claro durante las deliberaciones que la OMI iba a desempeñar un papel mayor aunque aún no se ha decidido el alcance de éste. La delegación pidió a la IACS garantice la elaboración y aceptación de las normas comunes e uniformes más elevadas para el proyecto y la construcción de buques nuevos.

2.39 Además de las indicadas anteriormente, otras delegaciones formularon declaraciones y la idea central de las opiniones expresadas durante el debate se resume en los párrafos 2.33 y 2.34 que figuran a continuación.

2.40 Al manifestar sus opiniones durante las deliberaciones, sólo un reducido número de las delegaciones que intervinieron consideró que se deberían mantener las disposiciones actuales sin introducir cambios. Algunas delegaciones señalaron que era necesario que la OMI fuese proactiva en esta esfera, especialmente en vista de las preocupaciones que podrían surgir para los Gobiernos en el caso de un siniestro causado por un fallo estructural debido a normas inadecuadas. Un cierto número de delegaciones estimaron que las propuestas de la IACS (MSC 77/2/3) era el modo de avanzar, y otras delegaciones manifestaron la opinión de que el papel de la OMI era elaborar normas generales, ya fuese basándose en los objetivos que deben cumplirse o mediante criterios de proyecto. Numerosas delegaciones tomaron nota con gratitud de la labor de las sociedades miembros de la IACS de facilitar información y conocimientos técnicos para ayudar a la OMI en su labor. Varias delegaciones señalaron los papeles complementarios de la OMI y las sociedades de clasificación y la semejanza entre las propuestas formuladas como resultado de las cuales el papel de la OMI sería el establecimiento de normas u objetivos de nivel superior. Otras delegaciones recordaron las normas actuales basadas en objetivos elaboradas por la OMI, tales como las que figuran en el Convenio de Líneas de Carga, e hicieron alusión a los beneficios que se derivan de la participación de todas las partes interesadas, como es el caso de la evaluación formal de la seguridad de los graneleros. La mayoría de las delegaciones que intervinieron respaldó las propuestas presentadas por las Bahamas y Grecia (MSC 77/2/5).

2.41 Al examinar la forma de tratar las propuestas formuladas, varias de las delegaciones que intervinieron manifestaron la opinión de que se debería añadir una disposición al Plan estratégico de la Organización, según la propuesta formulada por las Bahamas y Grecia. Otras delegaciones consideraron que esto era prematuro por el momento ya que el Comité no estaba informado del contenido del proyecto de plan y que era necesario aclarar la tarea que se debe llevar a cabo. La mayoría de las delegaciones manifestó la opinión de que dado que se trataba de una cuestión de política, los resultados de las deliberaciones deberían presentarse al Consejo para que los examinase y le correspondía al Consejo decidir si se debería incluir la cuestión en el Plan. Todas las delegaciones que intervinieron al respecto se mostraron de acuerdo en que era necesario aclarar cuál sería el papel futuro de la OMI en la elaboración de normas basadas en objetivos o

criterios de proyecto y, por consiguiente, se debería añadir un punto en el programa de trabajo del Comité y en el orden del día correspondiente al MSC 78 a fin de hacer avanzar la cuestión.

2.42 El Presidente resumió las deliberaciones sobre las propuestas presentadas por las Bahamas y Grecia que se esbozan en el documento MSC 77/2/5, y por la IACS en los documentos MSC 77/2/3 y MSC 77/INF.6, como se indica a continuación:

.1 tras haber reconocido la importancia de la cuestión planteada en los documentos presentados al Consejo y al Comité, el Comité tomó nota de las observaciones formuladas en general por los delegados y observadores en respuesta a la invitación del Presidente de asesorar con respecto a si el actual sistema de clasificación tenía deficiencias, a saber, que si bien el sistema y, en particular, los servicios prestados por la IACS, habían contribuido a mejorar las normas de seguridad, cabía preguntarse si era necesario introducir mejoras y si había espacio para éstas, lo que debería hacerse sobre la base de las propuestas de las Bahamas y Grecia y de otras delegaciones formuladas durante las deliberaciones; en particular, determinar si era necesario que la Organización adoptase medidas con respecto a normas de construcción de buques basadas en objetivos;

.2 el Comité tomó nota de los papeles complementarios de la OMI y de la IACS en la labor común para mejorar las normas técnicas de la navegación y eliminar los buques deficientes;

.3 unas pocas delegaciones manifestaron que estaban satisfechas con el procedimiento actual según el cual las sociedades de clasificación eran responsables del establecimiento de normas para la construcción, y consideraron que se debería mantener tal procedimiento sin modificaciones;

.4 si bien varias delegaciones respaldaron las propuestas de la IACS (MSC 77/2/3) y otras delegaciones manifestaron la opinión de que la responsabilidad de elaborar normas en términos generales debería recaer en la OMI, ya sea basándose en objetivos que se deben cumplir o mediante una filosofía del proyecto, la gran mayoría de las delegaciones que intervinieron respaldó la propuesta de las Bahamas y Grecia (MSC 77/2/5) de que la OMI comenzase un programa para concebir normas básicas basadas en objetivos con respecto al proyecto y a la construcción de buques nuevos y que debería proseguir basándose en la experiencia y conocimientos técnicos de la IACS y de otros;

.5 con respecto a la propuesta de incluir una disposición oportuna en el Plan estratégico de la Organización, si bien se reconocía que, al llevar a cabo la elaboración de normas para el proyecto y la construcción de buques nuevos basadas en objetivos, la Organización asumiría un nuevo e importante papel, el Comité consideró que sería prematuro, por el momento, formular tal recomendación al Consejo ya que todavía no está informado del contenido del Plan estratégico. No obstante, un número importante de delegaciones reconoció que la cuestión era de una importancia estratégica para la OMI;

.6 en consonancia con la postura adoptada por la mayoría y esbozada en el subpárrafo .4 *supra*, el Comité decidió incluir un nuevo punto sobre "normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos" en el orden del día

correspondiente al MSC 78 con el fin de volver a examinar la cuestión más a fondo;

.7 a fin de aclarar y definir el significado de normas "basadas en objetivos" y los criterios de proyecto conexos que la OMI debería elaborar y adoptar, se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales interesados a que presentasen propuestas concretas al respecto al MSC 78; y

.8 se debería informar de las deliberaciones y decisiones del Comité al C 90 en respuesta a la solicitud que formuló el C 89, a título informativo y para que adopte las medidas oportunas.

2.43 El Comité se mostró de acuerdo con el resumen de las conclusiones de las deliberaciones realizado por el Presidente y decidió:

.1 remitir sus deliberaciones acerca de las propuestas al C 90 para que las examinase en el contexto de la elaboración del Plan estratégico de la Organización;

.2 incluir un nuevo punto en su programa de trabajo y en el orden del día correspondiente al MSC 78; y

.3 invitar a las organizaciones internacionales y Gobiernos Miembros interesados a que presenten al MSC 78 propuestas concretas sobre normas basadas en objetivos y criterios de proyecto a fin de aclarar y definir su significado.

3 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

GENERALIDADES

3.1 Se invitó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 a que participaran en el examen y adopción de propuestas de enmienda:

.1 al capítulo V del Convenio SOLAS 1974, enmendado, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del Convenio; y

.2 a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), enmendada), de conformidad con las disposiciones del artículo VIII y de la regla XI/2 del Convenio SOLAS 1974.

Estuvieron presentes durante el examen y adopción de dichas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado más de un tercio del total de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, de conformidad con las disposiciones del artículo VIII b) iii) y iv) del Convenio.

3.2 Se invitó a las Partes en el Protocolo de 1988 del Convenio de Líneas de Carga a que tomaran parte en el examen y adopción de las propuestas de enmienda al Anexo B del Protocolo. Estuvieron presentes durante el examen y adopción de dichas enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado más de un tercio del total de las Partes en el Protocolo, de conformidad con las disposiciones del artículo VI 2) c) y d) del Protocolo de 1988.

3.3 Mediante la circular Nº 2432 de 2 de diciembre de 2002, el Secretario General distribuyó las propuestas de enmienda al capítulo V del Convenio SOLAS y a la resolución A.744(18), de conformidad con las disposiciones del artículo VIII b) i) del Convenio, a todos los Miembros de la OMI y Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

3.4 Mediante la circular Nº 2431 de 2 de diciembre de 2002, el Secretario General distribuyó las propuestas de enmienda al Anexo B del Protocolo de 1988 del Convenio de Líneas de Cargas, de conformidad con las disposiciones del artículo VI 2) a) del Protocolo, a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Protocolo.

3.4 Mediante la circular Nº 2431 de 2 de diciembre de 2002, el Secretario General distribuyó la propuesta de enmiendas al Anexo B del Protocolo de 1988 del Convenio de Líneas de Cargas, de conformidad con las disposiciones del artículo VI 2) a) del Protocolo, a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Protocolo.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974

Propuestas de enmienda al capítulo V del Convenio SOLAS

3.5 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a las reglas V/2 y V/22 del Convenio SOLAS (MSC 77/3, anexo 1) fueron elaboradas por el Subcomité NAV y aprobadas por el MSC 76, en tanto que la propuesta de enmienda a la regla V/28 del Convenio SOLAS (MSC 77/3, anexo 1) fue elaborada y aprobada por el MSC 76.

3.6 La delegación del Japón, con el respaldo de varias otras delegaciones, sugirió modificar el texto nuevo propuesto del párrafo introductorio 1 de la regla V/22 con el fin de que sus prescripciones se apliquen a buques de eslora no inferior a 55 m, en vez de a buques de eslora no inferior a 45 m como se establece en la enmienda propuesta. Aduce que la nueva definición que se propone de la eslora (regla V/2) se refiere a la "eslora total" y no a la "eslora entre perpendiculares", por lo cual las reglas del Convenio SOLAS pertinentes serían aplicables a buques más pequeños que los buques para los que originalmente se concibieron, afectando en particular a los buques pesqueros. Tras un debate, el Comité estuvo de acuerdo con la propuesta.

3.7 Tras tomar nota de que no se formularon más observaciones acerca de las propuestas de enmienda a las reglas mencionadas anteriormente, el Comité confirmó su contenido, a reserva de que se introduzcan mejoras relativas a su redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.8 El Comité recordó la decisión que tomó en el MSC 59 (MSC 59/33, párrafos 26.2 y 26.7), en el cual estuvo de acuerdo con que se observara un intervalo de cuatro años entre las fechas de entrada en vigor de sucesivas enmiendas a los convenios y a los códigos de obligado cumplimiento. Ello no obstante, por entonces también decidió que la observancia de este intervalo de cuatro años estuviera sujeta a la posibilidad de que la Organización, en circunstancias excepcionales, adoptara y pusiera en vigor nuevas enmiendas a intervalos más cortos si, con base en la experiencia, se consideraba necesario hacerlo con el fin de corregir algún error o por cualquier otra razón imperiosa.

3.9 Por consiguiente, el Comité convino en que las enmiendas al Convenio SOLAS que se propone adoptar en el periodo de sesiones actual se consideren aceptadas el 1 de enero de 2006 y que deben entrar en vigor el 1 de julio de 2006.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA

Propuesta de enmiendas al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga

3.10 El Comité recordó que las propuestas de enmienda al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga (MSC 77/3/1, anexo) fueron elaboradas por el Subcomité SLF y aprobadas por el MSC 76.

3.11 El Comité examinó las modificaciones de las reglas 14, 15, 16, 16-1, 27 y 40 propuestas por el Reino Unido (MSC 77/3/2), referidas principalmente a las escotillas y a las tapas de escotilla, y pidió al Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno,

.1 examine, con base en el documento MSC 77/3/2, las modificaciones propuestas en el anexo del documento MSC 77/3/1 relativas a las reglas 14, 15, 16, 16-1, 27 y 40; y

.2 examine la última frase de la regla 1 2) del anexo del documento MSC 77/3/1 con respecto a su aplicación a las reglas que tratan de las tapas de escotilla.

3.12 Tras tomar nota de los resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros (MSC 77/WP.13, párrafos 31 a 33), en particular, la opinión del Grupo de que todas las enmiendas propuestas en el documento MSC 77/3/2 eran de forma, el Comité pidió al Grupo especial de redacción (véase el párrafo 3.22) que tuviera en cuenta las observaciones del Grupo de trabajo al preparar el texto definitivo del proyecto de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga.

3.13 El Comité tomó nota de la información presentada por la IACS (MSC 77/INF.17) sobre el trabajo que realiza en relación con las cargas verticales ejercidas sobre las tapas de escotilla en los graneleros y sobre la elaboración de una revisión de la prescripción unificada S21 con el fin de incluir los criterios relativos a las cargas, los esfuerzos admisibles y la deflexión que figuran en la regla 16-1 del Anexo B revisado del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga. En el documento la IACS informa además de que tiene pensado extender su prescripción unificada a todas las tapas de escotilla de todos los buques a los cuales se aplique la regla 16 del Anexo B revisado, con el fin de que los miembros de la Asociación implanten de manera uniforme la regla revisada.

Regla 24 - Portas de desagüe

3.14 El Comité examinó una modificación propuesta por China (MSC 77/3/3, párrafo 2.1) para que la segunda fórmula de la regla 24 4) e) sea:

"$A_s = (0{,}07l_t)$ (corrección de arrufo) (b_o/l_t) $(1 - (l_w/l_t)^2)$ $(0{,}5h_s/h_w)$"

El Comité se mostró de acuerdo con la propuesta.

Regla 27 - Tipos de buques

3.15 El Comité examinó una modificación propuesta por China (MSC 77/3/3, párrafo 2.2) para enmendar el texto inglés de la regla 27, párrafo 14) b), "*... the requirements of regulations 5, 26(3), 26(4) and 39 shall not apply*" para que diga "*… the requirements of regulations 25, 26(3), 26(4) and 39 shall not apply*". El Comité se mostró de acuerdo con la propuesta.

Generalidades

3.16 Tras tomar nota de que no se habían formulado más observaciones acerca de las propuestas de enmienda al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, el Comité confirmó su contenido, a reserva de que se introduzcan mejoras relativas a su redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.17 El Comité convino en que las enmiendas al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, que se propone adoptar en el actual periodo de sesiones, se consideren aceptadas el 1 de julio de 2004 y que deben entrar en vigor el 1 de enero de 2005.

EXAMEN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LAS DIRECTRICES DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Propuestas de enmienda a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))

3.18 El Comité recordó que las propuestas de enmienda a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), enmendada) (MSC 77/3, anexo 2) fueron elaboradas por el Subcomité DE y aprobadas por el MSC 76.

3.19 El Comité, tras examinar brevemente una propuesta de la delegación del Japón para que se inserten las palabras "de trazado" después de la palabra "puntal" en el párrafo 2.4 del nuevo apéndice 3 propuesto del anexo 12 del Anexo B de las Directrices, se mostró de acuerdo en principio con la misma y pidió al Grupo de redacción que procediera de conformidad al elaborar el texto final de las propuestas de enmienda.

3.20 Tras tomar nota de que no se habían formulado más observaciones acerca de la propuesta de enmiendas a la resolución A.744(18), el Comité confirmó su contenido, a reserva de que se introduzcan mejoras relativas a su redacción.

Fecha de entrada en vigor de las enmiendas propuestas

3.21 El Comité convino en que las enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)), propuestas para su adopción en el periodo de sesiones actual, se consideren aceptadas el 1 de julio de 2004 y que deben entrar en vigor el 1 de enero de 2005.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

3.22 Después de un debate general en el Pleno, el Comité constituyó un grupo especial de redacción encargado de elaborar los textos finales de los proyectos de enmienda al Convenio SOLAS 1974, el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga y la resolución A.744(18), junto con los correspondientes proyectos de resoluciones MSC, para su examen y adopción por el Comité.

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS 1974, AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA Y A LA RESOLUCIÓN A.744(18)

Informe del Grupo de redacción

3.23 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MSC 77/WP.12), el Comité adoptó las medidas que se indican a continuación.

Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974

3.24 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 91 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al capítulo V de este Convenio, preparado por el Grupo de redacción (MSC 77/WP.12, anexo 1), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.142(77), que figura en el anexo 2.

3.25 Al adoptar la resolución MSC.142(77), el Comité ampliado decidió, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, conforme a lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de julio de 2006, de conformidad con el artículo VIII del mismo.

Adopción de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga

3.26 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 50 Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda al Anexo B del Protocolo de 1988, preparado por el Grupo de redacción (MSC 77/WP.12, anexo 3) y modificado por el Pleno, y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.143(77), que figura en el anexo 3.

3.27 Al adoptar la resolución MSC.143(77), el Comité ampliado decidió, de conformidad con el artículo VI 2) f) ii) bb) del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, que las enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2004 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, conforme a lo dispuesto en el artículo VI 2) f) ii) del Protocolo de Líneas de Carga de 1988) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, de conformidad con el artículo VI 2) g) ii) del mismo.

Adopción de enmiendas a la resolución A.744(18)

3.28 El Comité ampliado, compuesto por las delegaciones de 91 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974, examinó el texto definitivo de las propuestas de enmienda a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)), preparado por el Grupo de redacción (MSC 77/WP.12, anexo 2), y las adoptó por unanimidad mediante la resolución MSC.144(77), que figura en el anexo4.

3.29 Al adoptar la resolución MSC.144(77), el Comité ampliado decidió, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS 1974, que las enmiendas a la resolución A.744(18) adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2004 (a menos que, antes de esa fecha, se haya notificado al Secretario General que se recusan las enmiendas, conforme a lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2005 de conformidad con el artículo VIII del mismo.

INSTRUCCIONES PARA LA SECRETARÍA

3.30 Al adoptar las enmiendas anteriormente mencionadas, el Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando preparase los correspondientes textos auténticos y certificados de las enmiendas, realizase cualquier corrección de forma que fuese necesaria y señalase al Comité cualesquiera errores u omisiones que requieran la adopción de medidas por los Gobiernos Contratantes en el Convenio SOLAS 1974 o las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

4 SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE DE GRAN TAMAÑO

Resultados de la labor de los subcomités

4.1 El Comité recibió informes sobre la labor llevada a cabo por el COMSAR 7, el FP 47, el STW 34 y el DE 46 acerca de la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño y tomó nota, en particular, de que:

.1 el COMSAR 7 había convenido en remitir 35 recomendaciones al Comité para que las examinara y había decidido volver a constituir su Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, a reserva de que el Comité apruebe la extensión hasta 2004 del plazo de ultimación de este punto;

.2 el FP 47 había pasado revista a las tareas que le asignó el MSC 75 a fin de determinar cuáles requerían la adopción de nuevas medidas por el Subcomité y cuáles ya están debidamente cubiertas por instrumentos existentes de la OMI. Sobre este particular, el Subcomité había decidido volver a constituir su Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, a reserva de que el Comité apruebe la extensión hasta 2004 del plazo de ultimación de este punto, con el fin de proseguir su labor en relación con cuestiones relativas a este tema;

.3 el STW 34 había examinado las tareas señaladas en el plan de trabajo actualizado que le había asignado el MSC 75 y pidió al Comité que extendiera hasta 2004 el plazo de ultimación de este punto; y

.4 el DE 46 había examinado las tareas señaladas en el plan de trabajo actualizado asignado por el MSC 75 y, a reserva de que el Comité apruebe la extensión hasta 2004 del plazo de ultimación de este punto, había vuelto a constituir su Grupo de trabajo por correspondencia para proseguir la labor relativa a este asunto y había acordado constituir un grupo especial de trabajo en su 47º periodo de sesiones.

4.2 El Comité decidió examinar la petición de los subcomités COMSAR, FP, STW y DE para que se extiendan los plazos de ultimación de este punto en relación con el punto 23 del orden del día (Programa de trabajo).

4.3 Al examinar los resultados del COMSAR 7, se señalaron al Comité 35 recomendaciones que habían sido aprobadas por el COMSAR 7 y remitidas al Comité, varias de las cuales se referían a cuestiones relativas a los medios de salvamento y a formación que son competencia de los subcomités DE y STW, respectivamente. Dado que durante el actual periodo de sesiones no se convocará el Grupo de trabajo encargado de examinar cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el Comité pidió a los subcomités COMSAR, DE y STW que examinen las 35 recomendaciones con el fin de formular observaciones acerca de las que se enmarcan en sus respectivos ámbitos de competencia y, en particular, que informen al MSC 78 respecto de las medidas que cabe tomar en sus correspondientes contextos.

4.4 Al examinar el documento MSC 77/4/2 presentado por el coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño del Subcomité COMSAR, el Comité sancionó la propuesta de que el plan de trabajo del Grupo se organice de acuerdo con las siete esferas temáticas que se indican a continuación:

.1 cuestiones generales, incluidos los parámetros y el grado de aplicación;

.2 transbordo, salvamento y recuperación;

.3 capacidad e idoneidad de los servicios de búsqueda y salvamento;

.4 cuestiones médicas;

.5 cuestiones relacionadas con las comunicaciones;

.6 nuevos conceptos e idoneidad de las prescripciones en vigor; y

.7 factor humano y formación para cuestiones SAR en tierra.

4.5 Al convenir en dicho plan de trabajo, el Comité reconoció que las seis primeras esferas temáticas de trabajo se basan en las tareas ya asignadas al Subcomité COMSAR por el MSC 75 (MSC 75/WP.12) y que la esfera relacionada con el factor humano y la formación para los servicios SAR en tierra representa una cuestión nueva. Por consiguiente, el Comité, consciente de que el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia no abarcaba el factor humano y la formación para los servicios SAR en tierra, pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño del COMSAR para que examinara la cuestión en el lapso interperiodos.

4.6 Para facilitar aún más el examen de esta cuestión por el Grupo de trabajo por correspondencia, el Comité convino en ampliar hasta el 19 de diciembre de 2003 el plazo para la presentación del informe del Grupo al COMSAR 8. Por consiguiente, las observaciones sobre el informe del Grupo por correspondencia deberán presentarse a más tardar el 19 de enero de 2004, es decir, cuatro semanas antes del inicio del COMSAR 8.

Recomendaciones del Foro sobre seguridad en los buques de crucero

4.7 El Comité examinó un documento presentado por el CILC (MSC 77/4/1) que recoge una serie de recomendaciones formuladas por el Foro sobre seguridad en los buques de crucero, y convino en que los subcomités a los que se han asignado tareas sobre cuestiones relacionadas con la seguridad en los buques de pasaje de gran tamaño y sus respectivos Grupos de trabajo por correspondencia, así como el Grupo especial de trabajo del MSC, cuando se vuelva a constituir, deberán tener en cuenta estas recomendaciones durante el curso de sus deliberaciones. Sobre este particular, el Comité pidió a la Secretaría que remitiera el documento MSC 77/4/1 a los correspondientes subcomités y a sus respectivos Grupos de trabajo por correspondencia a fin de que puedan tener en cuenta las recomendaciones mencionadas anteriormente durante el curso de su labor relativa a esta cuestión.

Criterio global para enfocar las cuestiones relativas a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

4.8 El Comité examinó un documento presentado por el Reino Unido (MSC 77/4/3) en el cual se propone enfocar con un criterio global las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, y tomó nota de que varias propuestas señaladas en el documento ya se han incorporado en los principios rectores, objetivos estratégicos y plan de trabajo aprobados por el MSC 75.

4.9 Tras un debate detallado de las medidas cuya adopción se pide en el documento MSC 77/4/3, el Comité sancionó las opiniones de que:

.1 identificar la ausencia de reglamentación no es necesariamente lo mismo que decir que ésta se debe elaborar; y

.2 incorporar "las mejores prácticas del sector" al marco normativo internacional no debería ser una reacción automática, a menos que se demuestre que existe un beneficio claro, teniendo debidamente en cuenta el principio del "valor agregado".

4.10 El Comité también examinó la propuesta de ampliar la labor relativa a este punto del programa de trabajo a fin de incluir un examen del marco normativo de todos los buques de pasaje existentes y futuros (de cualquier tamaño), y tras haber tomado nota de la gran divergencia de opiniones sobre esta cuestión y reconocer que en este periodo de sesiones no se convocará un grupo de trabajo para examinar cuestiones relativas a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, acordó volver a examinar este asunto en el MSC 78, teniendo en cuenta las opiniones de los correspondientes subcomités.

4.11 Al examinar las propuestas indicadas en los párrafos 15.4 a 15.7 del documento MSC 77/4/3 el Comité observó que ya están cubiertas en buena parte por los principios rectores, objetivos estratégicos y metas ya determinados por el Comité y convino en remitir estos asuntos al MSC 78 para que se sigan examinando.

Continuación de la labor sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

4.12 Después del debate mencionado, el Comité convino en que el punto sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño se debía incluir en el orden del día de su 78º periodo de sesiones a fin de que pueda:

.1 examinar cualquier recomendación recibida de los subcomités a los que se hayan asignado tareas relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, y prestar orientación adicional, según proceda;

.2 volver a examinar las cuestiones indicadas en los párrafos 15.3 a 15.7 del documento MSC 77/4/3; y

.3 considerar cualquier ponencia formulada en relación con esta cuestión,

y acordó volver a constituir en dicho periodo de sesiones el Grupo especial de trabajo sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño.

4.13 Con tal propósito, el Comité, al recordar el planteamiento estructurado adoptado en el MSC 74 (es decir, la aplicación de principios rectores, objetivos estratégicos y metas), pidió a la Secretaría que elaborara un informe sobre los progresos realizados por el propio Comité y por los subcomités a los que se asignaron tareas relativas a la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, con referencia a los principios rectores, objetivos estratégicos y metas y las tareas asignadas, según proceda, para que el Comité pueda tener una visión general de la situación y adopte decisiones acerca de la forma de hacer avanzar esta cuestión con la prontitud que merece teniendo en cuenta la seriedad e importancia que reviste.

4.14 Con el fin de mantener deliberaciones amplias sobre este asunto en el próximo periodo de sesiones, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales pertinentes a que presenten observaciones y propuestas en el MSC 78.

5 SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

GENERALIDADES

5.1 El Comité recordó que, al examinar este punto en su 76º periodo de sesiones, había tratado los resultados de los distintos estudios EFS sobre la seguridad de los graneleros, junto con las propuestas de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, y también había examinado otras cuestiones relativas a la seguridad de los graneleros. Asimismo, el MSC 76 había decidido volver a constituir el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros en el actual periodo de sesiones.

5.2 Tras una presentación general de la labor sobre la seguridad de los graneleros realizada por el MSC 76 (MSC 77/5) y el DE 46 (MSC 77/5/1), el Comité recordó las medidas que había adoptado en su último periodo de sesiones respecto de las cuestiones mencionadas y examinó los resultados de la labor realizada por el DE 46 acerca de algunas de las cuestiones sobre la seguridad de los graneleros que le había encomendado al Subcomité, en particular:

- las normas de funcionamiento para las alarmas de entrada de agua de los graneleros;

- la aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27 y S31 de la IACS a los graneleros;

- las normas para la reparación de estructuras de acero y prácticas de construcción naval;

- las normas relativas a los mecanismos de sujeción de las tapas de escotilla de los graneleros;

- la construcción de graneleros con doble forro en el costado;

- la aplicación de las normas estructurales del capítulo XII del Convenio SOLAS; y

- los trajes de inmersión que se han de llevar a bordo de los graneleros.

5.3 El Comité acordó examinar este punto del orden del día en relación con tres epígrafes distintos:

.1 recomendaciones acordadas para la toma de decisiones, incluidos los resultados del DE 46;

.2 estudio EFS de los graneleros de eslora inferior a 150 m; y

.3 otras cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros.

RECOMENDACIONES ACORDADAS PARA LA TOMA DE DECISIONES

5.4 Con respecto a estas cuestiones, el Comité examinó los documentos presentados por:

.1 la Secretaría, a saber, MSC 77/5/1, en el que se informaba sobre la labor realizada por el DE 46 en relación con la seguridad de los graneleros, y MSC 77/13, en el que se invitaba al Comité a que tomase medidas, entre otras cosas, respecto de los resultados de dicha labor;

.2 el Reino Unido, a saber, MSC 77/5/4, al cual se adjuntaba un examen del conjunto de medidas de control de riesgos acordadas para cuantificar la reducción general de los riesgos, y MSC 77/5/5, en el que se insta al Comité a adoptar medidas para mejorar la seguridad de los graneleros existentes;

.3 el Japón, a saber, MSC 77/5/6, en el que se recogen las observaciones formuladas por este país sobre las diversas medidas para mejorar la seguridad de los graneleros examinadas en el DE 46; y

.4 la IACS, a saber, MSC 77/13/2, en el que se refleja la preocupación de esta organización en lo que respecta al espacio mínimo dentro de la estructura interna del espacio de doble forro en el costado; MSC 77/13/3, en el que la IACS da a conocer sus opiniones sobre los importantes adelantos reflejados en su prescripción unificada 31; MSC 77/13/4, en el que se recoge una recomendación adicional respecto de las normas de funcionamiento propuestas relativas a los

detectores de nivel de agua, y MSC 77/INF.15, en el cual la IACS informa al Comité de la revisión de la prescripción unificada S27.

5.5 El Comité examinó los resultados del DE 46 (MSC 77/13, párrafos 4.9 a 4.19), teniendo en cuenta los documentos anteriormente mencionados, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 5.6 a 5.20 a continuación.

Normas de funcionamiento para las alarmas de entrada de agua

5.6 El Comité examinó una recomendación del DE 46 (DE 46/32, párrafo 18.9) relativa a la adopción de un proyecto de resolución MSC sobre Normas de funcionamiento para los detectores de nivel de agua de los graneleros, así como una recomendación adicional de la IACS respecto de las normas de funcionamiento propuestas (MSC 77/13/4), y acordó remitir la cuestión al Grupo especial de trabajo para que le asesorase al respecto antes de adoptar el mencionado proyecto de resolución MSC.

Interpretación de la regla XII/13 del SOLAS

5.7 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1069 sobre la Interpretación de la regla XII/13 del SOLAS.

Orientaciones para graneleros sobre el abandono temprano del buque

5.8 El Comité tomó nota de que el DE 46 (DE 46/32, párrafo 19.8 y anexo 19) había remitido un proyecto de circular MSC relativo a las Directrices sobre la evaluación temprana de averías en el casco y la posible necesidad de abandono de los graneleros al NAV 49 y al STW 35 para que le diesen su visto bueno antes de someterlo a la aprobación del MSC 78.

Aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27, S30 y S31 de la IACS a los graneleros

5.9 El Comité examinó el proyecto de resolución MSC sobre la Aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27, S30 y S31 de la IACS a los graneleros, elaborado por el DE 46, junto con las observaciones formuladas por el Reino Unido (MSC 77/5/5, párrafos 6 y 11.3) en las que invita al Comité a que tome nota de que la IACS podría proseguir su labor respecto de la prescripción unificada S31, con la posible colaboración del Reino Unido, para atenuar aún más los fallos del forro exterior del costado en los graneleros existentes, y a que se asegure de la inclusión de un punto apropiado en el orden del día del DE 47 que le permita examinar debidamente los resultados de dicha labor.

5.10 El Comité tomó nota de la información conexa presentada por la IACS sobre los importantes adelantos reflejados en la prescripción unificada S31 (MSC 77/13/3) y sobre la revisión de la prescripción unificada S27 (MSC 77/INF.15), y convino en que tal información podría ser útil para adoptar medidas en el contexto de la resolución MSC anteriormente mencionada sobre la Aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27, S30 y S31 de la IACS a los graneleros.

5.11 Por consiguiente, el Comité acordó remitir el proyecto de resolución MSC al Grupo especial de trabajo para que éste lo ultime, teniendo en cuenta las observaciones antedichas, antes de adoptarlo más adelante en el periodo de sesiones (véase también el párrafo 5 .31).

Normas para la reparación de estructuras de acero y prácticas de construcción naval

5.12 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1070 sobre Proyecto, construcción, reparación y mantenimiento del buque.

Normas relativas a los mecanismos de sujeción de las tapas de escotilla

5.13 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1071 sobre las Directrices para los reconocimientos de las tapas de escotilla de graneleros e inspecciones y mantenimiento por parte del propietario, para lo cual el Comité tuvo en cuenta la opinión del Subcomité de que la circular MSC aprobada debería considerarse tan sólo un primer paso, al que le seguiría la elaboración de enmiendas a la resolución A.744(18) (en el caso de las prescripciones para el reconocimiento de tapas de escotilla y brazolas) y al capítulo XII del SOLAS (en el caso de las normas para los mecanismos de sujeción de las tapas de escotilla).

5.14 Tras examinar también las observaciones formuladas al respecto por el Reino Unido (MSC 77/5/5, párrafos 5 y 11.1.2), el Comité acordó pedir al Grupo especial de trabajo que volviese a examinar las opiniones del Subcomité DE junto con las observaciones formuladas a este respecto, y le informase oportunamente de los resultados de su examen (véanse también los párrafos 5.33 a 5.35).

Prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros

5.15 Al tomar nota de la preferencia del Subcomité DE por la opción III (tal como se indica en el párrafo 12 del documento MSC 77/5/1) con respecto a la cuestión de la prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros, la cual se volvería a examinar en su próximo periodo de sesiones (DE 46/32, párrafo 23.14), el Comité examinó las observaciones conexas formuladas por el Reino Unido (MSC 77/5/5, párrafos 6 y 11.2) y el Japón (MSC 77/5/6, párrafos 4 a 7) y acordó pedir al Grupo especial de trabajo que volviese a examinar esta cuestión y formulase la correspondiente recomendación sobre las orientaciones que se deberían dar al DE 47 a fin de permitirle elaborar el pertinente proyecto de disposiciones (véanse también los párrafos 5.36 a 5.38).

Construcción de graneleros con doble forro en el costado

5.16 El Comité examinó la definición preliminar de "doble forro en el costado" elaborada por el Subcomité DE (DE 46/32, párrafo 24.13 y anexo 23), junto con las observaciones conexas presentadas por el Japón (MSC 77/5/6, párrafos 10 a 12) y la IACS (MSC 77/13/2), y acordó pedir al Grupo especial de trabajo que volviese a examinar la cuestión con miras a acordar una definición de trabajo para que el Pleno la examine (véanse también los párrafos 5.39 a 5.41).

Aplicación de las normas estructurales del capítulo XII del SOLAS

5.17 El Comité examinó el anteproyecto de enmiendas al capítulo XII del SOLAS elaborado por el DE 46 acerca de la introducción de las definiciones básicas de granelero, granelero de forro sencillo en el costado, granelero de forro doble en el costado y forro doble en el costado, solamente a fines de dicho capítulo (DE 46/32, párrafos 25.9 y 25.14), junto con las observaciones conexas formuladas por el Japón (MSC 77/5/6, párrafos 13 a 20), y acordó pedir al Grupo especial de trabajo que volviese a examinar la cuestión y formulase la recomendación que estimase oportuna con respecto a cualesquiera orientaciones que el Subcomité De podría utilizar para elaborar el proyecto de enmiendas al capítulo XII del SOLAS.

5.18 Tras tomar nota de que, al examinar, en el DE 46 (DE 46/32, párrafos 25.10 a 25.12), las alternativas a la aplicación de la regla XII/5 enmendada del SOLAS a los buques existentes, la mayoría del Subcomité había concluido que la prohibición de la carga en bodegas alternas propuesta y la elaboración de normas relativas al mantenimiento y reconocimiento de los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla, junto con las nuevas reglas que prescriben la instalación de alarmas de nivel de agua, justificarían por sí mismas la adopción de medidas de seguridad alternativas, el Comité examinó las propuestas conexas presentadas por el Reino Unido (MSC 77/5/5, párrafos 7 a 10 y 11.1.1) y las observaciones formuladas por el Japón (MSC 77/5/6, párrafos 8 y 9), y acordó pedir al Grupo especial de trabajo que volviese a examinar las propuestas del Reino Unido junto con las observaciones formuladas al respecto y le informase oportunamente de los resultados de su examen (véanse también los párrafos 5.42 a 5.46).

Trajes de inmersión que se han de llevar a bordo de los graneleros

5.19 El Comité tomó nota de que la obligación de llevar a bordo de los graneleros trajes de inmersión se había incluido en el proyecto de enmiendas a la regla III/32.3 del SOLAS y al Protocolo de 1988 relativo a este Convenio, que se aplican a todos los buques y deben examinarse, con miras a su aprobación, en relación con el punto 13 del orden del día (Proyecto y equipo del buque) (véase también el párrafo 13.11).

Cuestiones relacionadas con la seguridad de los graneleros que el Subcomité DE está aún examinando

5.20 El Comité tomó nota de que, además de las cuestiones inconclusas mencionadas anteriormente, el Subcomité DE proseguiría su labor en su 47º periodo de sesiones sobre los siguientes puntos relacionados con la seguridad de los graneleros:

.1 información mejorada sobre carga y estabilidad en los graneleros;

.2 normas de rendimiento de los revestimientos protectores; y

.3 botes salvavidas de caída libre autozafables.

Cuantificación de la reducción general de los riesgos

5.21 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por el Reino Unido en el documento MSC 77/5/4 sobre el examen del conjunto de opciones de control de riesgos acordadas que se había realizado para cuantificar la reducción general de los riesgos, y remitió el documento al Grupo especial de trabajo para que lo vuelva a examinar, en caso de ser necesario (véase también los párrafos 5.47 a 5.48).

ESTUDIO EFS DE LOS GRANELEROS DE ESLORA INFERIOR A 150 M

5.22 El Comité examinó un documento presentado por Chipre y el Reino Unido (MSC 77/5/2), que contiene el informe de un estudio EFS independiente sobre la seguridad de los graneleros de eslora inferior a 150 m, el cual evalúa la viabilidad de la aplicación del capítulo XII del SOLAS, modificado según sea necesario, y las ventajas que implica para tales buques. A este respecto, el Comité examinó también otro documento presentado por el Reino Unido (MSC 77/5/3) que se centra en las opciones de control de riesgos no contempladas específicamente en el informe EFS

presentado en el documento MSC 77/5/2 y resalta algunos problemas específicos relacionados con la seguridad de los graneleros más pequeños.

5.23 Tras deliberaciones preliminares sobre la cuestión, el Comité acordó remitir ambos documentos (MSC 77/5/2 y MSC 77/5/3) al Grupo especial de trabajo, encomendándole que volviese a examinar las propuestas formuladas en los mismos y le asesorara según estimase oportuno, además de recomendarle las medidas que procedería adoptar e indicarle si éstas implicarían la participación de los demás subcomités.

OTRAS CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

5.24 El Comité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por INTERCARGO en el documento MSC 77/INF.8, al cual adjunta su informe anual sobre siniestros relacionados con la seguridad de los graneleros correspondiente al año pasado y a los últimos 10 años (1993 a 2002), y, en particular, de que, de acuerdo con los resultados de INTERCARGO, durante la década objeto de examen el promedio de pérdidas de graneleros, vidas humanas y carga había disminuido (véanse también las observaciones del Secretario General en el párrafo 1.9 *supra*).

SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE CARGA GENERAL

5.25 El Comité examinó un documento presentado por la RINA (MSC 77/25/4) sobre los resultados de una comparación entre las pérdidas de buques de carga general y las muertes causadas por estas pérdidas y las correspondientes a otros tipos de buques, y lo remitió al Grupo especial de trabajo por si estos resultados le resultaban útiles al examinar la cuestión de la seguridad de los graneleros pequeños.

RECONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS GRANELEROS

5.26 Tal como decidió en su 76º periodo de sesiones y tras recordar las decisiones pertinentes adoptadas anteriormente a este respecto, el Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre seguridad de los graneleros con el siguiente mandato:

con respecto a las recomendaciones acordadas para la toma de decisiones:

.1 basándose en las medidas solicitadas por el DE 46 en el documento MSC 77/13, párrafos 4.9 a 4.19:

.1 examinar la recomendación adicional de la IACS (MSC 77/13/4) acerca del proyecto de normas de funcionamiento para los detectores de nivel de agua de los graneleros e informar oportunamente al Comité, antes de que éste adopte tales normas de funcionamiento mediante una resolución MSC conexa, y asesorarle sobre si es necesario establecer una fecha de aplicación específica;

.2 examinar el proyecto de resolución MSC sobre la Aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27, S30 y S31 de la IACS a los graneleros (anexo 20 del documento DE 46/32) junto con los documentos MSC 77/5/5, párrafos 6 y 11.3; MSC 77/13/3 y MSC 77/INF.15;

.3 considerar las opiniones del DE 46 con respecto a las Directrices para los reconocimientos de las tapas de escotilla de graneleros e inspecciones y mantenimiento por parte del propietario (MSC 77/13, párrafo 4.15), junto con las propuestas conexas formuladas por el Reino Unido (MSC 77/5/5, párrafos 5 y 11.1.2) de dar carácter obligatorio a estas Directrices en virtud del capítulo XII del Convenio SOLAS y la resolución A.744(18), e informar oportunamente al Comité;

.4 teniendo en cuenta las propuestas del Reino Unido (MSC 77/5/5, párrafos 6 y 11.2) y el Japón (MSC 77/5/6, párrafos 4 a 7), volver a examinar la preferencia del DE 46 por la opción III con respecto a los posibles planes para prohibir la carga en bodegas alternas (MSC 77/13, párrafo 4.16) y formular la correspondiente recomendación sobre las orientaciones que se deberían dar al DE 47 a este respecto;

.5 examinar la definición preliminar de "doble forro en el costado" a la luz de las observaciones del Japón (MSC 77/5/6, párrafos 10 a 12) y la IACS (MSC 77/13/2), con miras a llegar a un acuerdo sobre una definición de trabajo;

.6 examinar el anteproyecto de definiciones elaborado por el DE 46 a fines del capítulo XII, teniendo también en cuenta las observaciones pertinentes del Japón (MSC 77/5/6, párrafos 13 a 20); y formular la recomendación que estime oportuna con respecto a cualesquiera orientaciones que el Subcomité DE podría utilizar para elaborar el proyecto de enmiendas al capítulo XII del SOLAS;

.7 examinar la cuestión de los fallos de los mamparos en los graneleros existentes y elaborar un esquema de medidas para mejorar significativamente la seguridad de los graneleros a este respecto, teniendo en cuenta las propuestas del Reino Unido (MSC 77/5/5, párrafos 7 a 10 y 11.1.1) y las observaciones conexas del Japón (MSC 77/5/6, párrafos 8 y 9), e informar oportunamente al Comité; y

.8 tener en cuenta, según sea necesario, el documento MSC 77/5/4 sobre la reducción de los riesgos mediante la combinación de las opciones de control de riesgos acordadas en el MSC 76;

con respecto al estudio EFS de los graneleros de eslora inferior a 150 m:

.2 examinar las propuestas formuladas en los documentos MSC 77/5/2 (Chipre y el Reino Unido) y MSC 77/5/3 (Reino Unido) y prestarle el asesoramiento que estime oportuno, además de recomendarle las medidas que procedería adoptar y un calendario para su ultimación, e indicarle si tales medidas implicarían la participación de subcomités técnicos competentes; y

.3 tener en cuenta la información facilitada en el documento MSC 77/25/4 al examinar la seguridad de los graneleros pequeños, según proceda.

5.27 También se pidió al Grupo de trabajo que examinase las observaciones sobre las propuestas de enmienda al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga que se habían formulado en relación con el punto 3 del orden del día (Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento) (véase también el párrafo 3.12).

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

5.28 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (MSC 77/WP.13), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

RECOMENDACIONES ACORDADAS PARA LA TOMA DE DECISIONES

Normas de funcionamiento para los detectores de nivel de agua

5.29 El Comité, tras haber examinado la disposición adicional que la IACS propone añadir al párrafo 3.3.6 del proyecto de Normas de funcionamiento para los detectores de nivel de agua de los graneleros (MSC 77/13/4) y haber acordado que era necesario establecer una fecha específica de aplicación de las normas distinta de la fecha de adopción de la resolución MSC conexa, adoptó la resolución MSC.145(77) sobre las Normas de funcionamiento para los detectores de nivel de agua de los graneleros, que figura en el anexo 5.

5.30 El observador de BIMCO manifestó preocupación de que, debido a la proximidad de la fecha de implantación, los propietarios podrían verse en la situación en que el equipo prescripto no está disponible. Si parece que puede darse esta situación al aproximarse la fecha de implantación, el sector pedirá a los Estados de abanderamiento, con el pleno consenso del MSC, que eximan a los propietarios del cumplimiento de tal obligación a fin de evitar dificultades con las inspecciones de la supervisión por el Estado rector del puerto.

Aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27, S30 y S31 de la IACS

5.31 Tras haber examinado las observaciones conexas presentadas en los documentos MSC 77/5/5, MSC 77/13/3 y MSC 77/INF.15, el Comité adoptó la resolución MSC.146(77) sobre la Aplicación de las prescripciones unificadas S26, S27, S30 y S31 de la IACS a los graneleros, que figura en el anexo 6.

5.32 Tras tomar nota de que se espera que la IACS revise la Prescripción unificada S31, la delegación del Reino Unido reiteró la necesidad de comprender los pormenores de tal revisión, incluidos los márgenes de deterioro real, y señaló que trabajaría con la IACS en el lapso interperiodos para lograr dicho objetivo. A este respecto, el Comité acordó que toda revisión de este tipo presentada por la IACS debería ser examinada por el DE 47 en el ámbito del punto del orden del día sobre "Aplicación de las normas estructurales estipuladas en el capítulo XII del SOLAS".

Reconocimientos de las tapas de escotilla e inspecciones y mantenimiento por parte del propietario

5.33 Tras recordar que había aprobado al principio del presente periodo de sesiones la circular MSC/Circ.1071 sobre las Directrices para los reconocimientos de las tapas de escotilla de graneleros e inspecciones y mantenimiento por parte del propietario (véase también el párrafo 5.13), el Comité reconoció que, aunque las disposiciones de las secciones 2

(Consideraciones relativas al proyecto) y 3 (Mantenimiento de las tapas de escotilla y de sus sistemas de abertura, cierre, sujeción y estanquidad) de las Directrices deberían aplicarse a todos los tipos de buques, el caso de los graneleros era más complicado debido a su menor francobordo y a la vulnerabilidad de los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla a las cargas horizontales causadas por los cáncamos de mar, y convino en que las disposiciones se deberían hacer obligatorias en el capítulo XII del SOLAS.

5.34 En consecuencia, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al DE 47 las correspondientes propuestas de enmienda al capítulo XII del SOLAS a fin de incorporar las disposiciones necesarias, ya sea en forma de prescripciones o de una referencia a las Directrices mencionadas.

5.35 Respecto de la sección 4 de las Directrices (Reconocimiento de las tapas de escotilla y de sus sistemas de abertura, cierre, sujeción y estanquidad), el Comité reconoció que estas disposiciones también deberían aplicarse a todos los tipos de buques, pero, tal como se indica en el párrafo 5.33 *supra*, el caso de los graneleros era más complicado, y acordó que se debía otorgar carácter obligatorio a las disposiciones pertinentes en virtud de la resolución A.744(18). Por consiguiente, el Comité pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que presentaran al DE 47 las correspondientes propuestas de enmienda a la resolución A.744(18) a fin de incorporar las disposiciones pertinentes sobre reconocimientos.

Prohibición de la carga en bodegas alternas

5.36 El Comité refrendó la conclusión alcanzada en principio por el DE 46 de que, de todas las alternativas consideradas relativas a la prohibición de la carga en bodegas alternas, la opción III, tal como se explica en el párrafo 12 del documento MSC 77/5/1, era la más apropiada, aunque era necesario perfeccionarla y aclarar determinados aspectos de la misma.

5.37 El Comité acordó que un título más apropiado para esta propuesta sería "Prohibición de que los graneleros naveguen con cualquier bodega vacía". Esta prohibición se aplicaría a los graneleros existentes de forro sencillo en el costado (es decir, aquellos con cualquier bodega de carga adyacente al forro exterior del costado), lo cual implicaría que los graneleros existentes de doble forro en el costado no construidos de conformidad con las nuevas prescripciones relativas al doble forro en el costado no estarían sujetos a la prohibición. Además, los graneleros de forro sencillo en el costado construidos antes del 1 de julio de 1999 (fecha de entrada en vigor del capítulo XII del SOLAS) sin cumplir las disposiciones de la Prescripción unificada S12 Rev. 2.1 de la IACS, pero que se considere que cumplen tales prescripciones, tampoco estarían sujetos a la prohibición. Las disposiciones relativas a la prohibición serían las siguientes:

> "Prohibición de que los graneleros naveguen con cualquier bodega vacía: los graneleros, en condición de carga plena (es decir, cargados al 90% o más de su peso muerto con el correspondiente francobordo), de forro sencillo en el costado y de eslora igual o superior a 150 m, construidos antes del 1 de julio de 1999, después de haber alcanzado los 10 años de edad, o construidos después del 1 de julio de 1999, si no cumplen las disposiciones del capítulo XII del SOLAS y la Prescripción unificada S 12 Rev. 2.1 de la IACS, no podrán navegar con cualquiera de las bodegas vacía. La prohibición no se aplicará a los buques construidos antes del 1 de julio de 1999, si cumplen las disposiciones del capítulo XII del SOLAS y la Prescripción unificada S12 Rev. 2.1 de la IACS."

5.38 El Comité remitió la descripción anterior al DE 47 para que adopte las medidas que estime oportunas al preparar las correspondientes enmiendas al capítulo XII del Convenio SOLAS.

Anteproyecto de las definiciones del capítulo XII, incluida la definición de "doble forro en el costado"

5.39 El Comité, tras haber examinado la definición de "granelero" elaborada por el DE 46, acordó añadir la palabra "principalmente" al texto propuesto. Con respecto a la definición de "granelero de forro sencillo en el costado", el Comité refrendó el razonamiento del Japón en el documento MSC 77/5/6 y excluyó a los "buques mineraleros" de la propuesta del DE 46. En relación con la definición de "doble forro en el costado", el Comité mantuvo un prolongado debate acerca, en particular, del espacio mínimo transversal dentro del espacio de doble forro en el costado, que, en cualquier caso, debería ser lo suficientemente ancho para permitir el acceso a fines de las inspecciones, tal como prescribe la nueva regla II-1/3-6 del Convenio SOLAS, y aprobó, en general, la solución intermedia indicada en el párrafo 24.7 del documento DE 46/32 consistente en un espacio mínimo de 600 mm en caso de estructura transversal y de 800 mm en caso de estructura longitudinal. Al mismo tiempo, la distancia mínima entre el forro exterior y el forro interior debería mantenerse en 1 000 mm. Asimismo, cualesquiera excepciones relacionadas con tipos de buques especializados, tales como los buques para el transporte de astillas de madera se deberían abordar en las correspondientes reglas técnicas del capítulo XII. En el contexto de este párrafo, el Comité tomó nota de la preocupación expresada por algunas delegaciones de que el establecer una definición de "granelero" no debe hacer que los buques de carga general entren dentro de esa definición.

5.40 El Comité remitió las definiciones de trabajo acordadas, junto con una ilustración gráfica de la definición de "doble forro en el costado", que figura en el anexo 2 del documento MSC 77/WP.13, al DE 47, a fin de que le sirva de base para la elaboración de las demás enmiendas del capítulo XII del SOLAS. No obstante, el Comité estimó que la definición acordada de "doble forro en el costado" era demasiado exhaustiva y contenía muchas prescripciones específicas que quizás fuese mejor incorporar en una regla independiente en cualquier otra parte del capítulo, junto con otras disposiciones acordadas, tales como el revestimiento obligatorio de los espacios de doble forro en el costado y la prohibición de transportar carga en los mismos.

5.41 En esta etapa, la delegación de Grecia reiteró sus preocupaciones respecto del consenso en el MSC 76 de establecer la obligatoriedad del doble forro en el costado para todos los graneleros nuevos de eslora igual o superior a 150 m. Esta delegación opinó que hasta que se demuestre que los proyectos de doble forro en el costado son superiores desde el punto de vista de la seguridad a los tradicionales proyectos de forro sencillo en el costado, de resultados probados, el doble forro en el costado sólo se debería aceptar como alternativa, a condición de que cumpla las prescripciones específicas relativas al mismo. Además, declaró que Grecia tiene previsto realizar un estudio pertinente cuyos resultados presentará al MSC 78.

Resistencia de los mamparos de los graneleros existentes

5.42 Al examinar el documento MSC 77/5/5, párrafos 7 a 10, la delegación del Reino Unido, apoyada por otras dos delegaciones, reiteró sus propuestas anteriores para tratar la cuestión de la resistencia estructural inadecuada de los mamparos de los graneleros existentes mediante el refuerzo de los mamparos y la reducción del peso muerto máximo del buque y la densidad de carga. Esta delegación opinó que el conjunto de medidas aplicables a los graneleros existentes

que había acordado el MSC 76 (en particular, la prohibición de la carga en bodegas alternas, las normas de mantenimiento e inspección de los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla y las nuevas prescripciones relativas a los detectores de nivel de agua) dejaría a muchos de los graneleros existentes, particularmente aquellos que no podrían resistir la inundación de uno de sus compartimientos de conformidad con lo dispuesto en la regla 27 del Convenio de Líneas de Carga, vulnerables a las inundaciones progresivas causadas por los fallos sucesivos de sus mamparos. A este respecto, la delegación de Noruega sugirió que debe considerarse el refuerzo del mamparo entre las bodegas Nº 2 y Nº 3 en particular.

5.43 No obstante, la mayoría del Comité opinó que el conjunto de medidas acordadas mencionado en el párrafo anterior, como resultado de las conclusiones de los estudios EFS, daría lugar a una mejora significativa de la seguridad de los graneleros existentes (se mencionaron cifras de entre el 40% y el 60% de reducción de riesgos, según cálculos aproximados), y que el problema del incumplimiento de la regla 27 del Convenio de Líneas de Carga se debía a la falta de implantación y no a la falta de una norma. El observador de la IACS estimó, sin embargo, que el problema no radicaba en la implantación, dado que los mamparos de los buques existentes se habían proyectado y aprobado basándose en los conocimientos acerca de las estructuras de los mamparos de los cuales se disponía en el momento de su construcción, y que las propuestas actuales se fundamentaban en una reevaluación de la resistencia de los mamparos mediante modernas técnicas de análisis.

5.44 La mayoría del Comité estimó también que toda necesidad de prescripciones nuevas, tales como las propuestas por el Reino Unido, debía justificarse mediante datos estadísticos adicionales que indicasen claramente la deficiencia del conjunto de medidas mencionado anteriormente para mejorar de forma significativa la seguridad de los graneleros existentes. En tales circunstancias, se podría solicitar al Comité que considerase la adopción de medidas de seguridad adicionales. Las delegaciones del Reino Unido y de las Islas Marshall estimaron que era necesario revisar la resistencia de los mamparos de los buques existentes individualmente a fin de determinar el alcance del problema relacionado con el cumplimiento del Convenio de Líneas de Carga.

5.45 Tras un prolongado debate, la mayoría del Comité convino que por el momento no se debían adoptar nuevas medidas a este respecto.

5.46 Tras tomar nota de que la mayoría del Comité opina que el problema del incumplimiento de la regla 27 del Convenio de Líneas de Carga se debía a la falta de implantación y no a la falta de reglamentación, la delegación del Reino Unido indicó que estaba decepcionada, desalentada y consternada de que el Comité decidiera que no se debían adoptar nuevas medidas por el momento respecto de la cuestión de la resistencia de los mamparos en los graneleros existentes.

Reducción general de los riesgos a bordo de los graneleros nuevos

5.47 Al examinar el documento MSC 77/5/4, el Comité tomó nota con satisfacción del alentador alto nivel de reducción de los riesgos (una reducción media de la pérdida potencial de vidas humanas del 74,9%) a bordo de los graneleros nuevos que se esperaba lograr mediante la introducción del conjunto de medidas de control de riesgos acordadas por el MSC 76. Esta cifra podría servir, en el futuro, como un punto de referencia para tratar de determinar el efecto de cualesquiera medidas de seguridad nuevas.

5.48 Algunas delegaciones, no obstante, opinaron que la metodología para determinar la reducción de riesgos debería observar procedimientos establecidos. Por consiguiente, el Comité pidió al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la EFS, constituido conforme al punto 18 del orden del día (véase también el párrafo 18.8), que considerara la necesidad de elaborar un procedimiento de cálculo de la reducción de riesgos después de la introducción de determinadas medidas de seguridad para su posible incorporación a las Directrices relativas a la EFS (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392).

ESTUDIO EFS DE LOS GRANELEROS DE ESLORA INFERIOR A 150 M

Consideración del estudio EFS

5.49 Al examinar los resultados del estudio EFS sobre los graneleros de eslora inferior a 150 m que figura en el documento MSC 77/5/2, el Comité, tras reconocer que el estudio se había realizado, en general, de conformidad con las Directrices relativas a la EFS, observó que los datos estadísticos básicos utilizados no tenían en cuenta la posible reducción de riesgos debida a las medidas recientemente introducidas y también aplicables a los graneleros de eslora inferior a 150 m, incluidas las medidas conexas adoptadas por la IACS. Asimismo, algunas de las hipótesis contempladas no eran totalmente independientes entre sí, y se albergaban algunas dudas respecto de los datos utilizados para el árbol de sucesos, lo cual no permitía alcanzar conclusiones sólidas. Además, existían dificultades relacionadas con la agrupación de los buques por tamaño (eslora) sin tener en cuenta su configuración, francobordo, etc. Aunque el Comité aceptó que los graneleros de eslora entre 130 m y 150 m presentaban la disposición típica de los graneleros más grandes, aquellos de eslora inferior a 130 m eran a menudo buques de carga general. Éstas y otras desventajas observadas desaconsejaron, por tanto, la aceptación de las recomendaciones del estudio EFS.

5.50 Tras analizar los datos estadísticos facilitados por la IACS sobre la distribución actual de la flota mundial de graneleros por eslora y tipo, así como los extractos del estudio EFS sobre la seguridad de los graneleros realizado por el Japón, con estadísticas comparativas sobre los graneleros, incluidos los resultados de las simulaciones analíticas que tienen en cuenta las medidas de seguridad recientemente introducidas, el Comité llegó a la conclusión de que el estudio EFS presentado en el documento MSC 77/5/2 debía hacerse con un alcance limitado, por ejemplo, respecto de los buques de eslora entre 130 m y 150 m y dedicados a travesías internacionales, teniendo presentes las desventajas indicadas en el párrafo 5.48 *supra*, e invitó a las organizaciones internacionales y a los Gobiernos Miembros interesados a que realizasen la labor necesaria, conjuntamente, de ser necesario, e informasen al MSC 78 de sus resultados con miras a ultimar en dicho periodo de sesiones el ejercicio en curso sobre la seguridad de los graneleros.

5.51 Con respecto a las recomendaciones formuladas en el documento MSC 77/5/3, que se basaban en los datos obtenidos del estudio internacional conjunto sobre la seguridad de los graneleros, el Comité opinó que las medidas solicitadas en los párrafos 16 a 19 del mismo se estaban abordando en la actualidad como parte de las medidas acordadas para mejorar la seguridad de los graneleros, a saber, el establecimiento de la obligatoriedad de las prescripciones relativas al reconocimiento de las tapas de escotilla en virtud de la resolución A.744(18) (véase el párrafo 5.35 *supra*); las normas de sujeción de las tapas de escotilla en virtud del capítulo XII del Convenio SOLAS (véanse el párrafo 5.33 *supra*); los trajes de inmersión que se han de llevar a bordo (véase el proyecto de enmiendas a la regla III/32.3 del Convenio SOLAS a tal efecto, aprobado por el Comité para su adopción por el MSC 78) (véase el párrafo 13.11 *infra*); y las embarcaciones de supervivencia de caída libre y autozafables que se han de llevar a bordo (el

DE 47 ultimará las prescripciones relativas a estas embarcaciones elaboradas por el DE 46 para su aprobación por parte del MSC 78). El Comité también acordó que las reglas III/31 y 32.3, que se están enmendado actualmente, deberían hacer referencia a los graneleros tal como éstos se definen en el capítulo XII, en lugar del capítulo IX.

5.52 Con respecto a la propuesta que figura en el párrafo 20 del documento MSC 77/5/3, de que se apoye, en principio, que los graneleros pequeños sean equipados con ordenadores de cálculo de carga/estabilidad, el Comité, consciente de que la exactitud del cálculo de la estabilidad de los buques pequeños podría verse comprometida por su escaso tiempo de permanencia en puerto, acordó que la medida propuesta debía examinarse de nuevo y pidió al SLF 46 que examinase la cuestión en el contexto del punto de su orden del día actual acerca de la "Información mejorada sobre carga y estabilidad de los graneleros". Se invitaron a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran las observaciones y propuestas que estimasen oportunas al SLF 46. Reconociendo que se necesitaba más tiempo para preparar las propuestas, el Comité amplió al 18 de julio de 2003 el plazo límite para la presentación de documentos no voluminosos (de seis páginas o menos).

Seguridad de los buques de carga general

5.53 El Comité tomó nota también de los resultados de un estudio sobre la comparación entre las pérdidas y las muertes relacionadas con los buques de carga general y las pérdidas y muertes relacionadas con otros tipos de buques, y de que se presentará al MSC 78 una propuesta relativa a la inclusión de un nuevo punto sobre la seguridad de los buques de carga general en el orden del día del Comité (MSC 77/25/4). El Comité acordó, en principio, que los datos facilitados en el documento justificaban examinar en más detalle la seguridad de estos buques (véase también el párrafo 25.21).

6 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

6.1 El Comité recordó que la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, convocada en diciembre de 2002 con el propósito de incrementar la protección marítima, había adoptado:

.1 enmiendas a los capítulos V y XI del Convenio SOLAS, con lo que este último capítulo ha pasado a ser el XI-1;

.2 un nuevo capítulo XI-2 y el correspondiente Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), que consta de una parte A, de carácter obligatorio, y de una parte B, de carácter recomendatorio; y

.3 11 resoluciones de la Conferencia.

6.2 El Comité también recordó que en su discurso inaugural el Secretario General había subrayado la oportuna y eficaz implantación de las medidas adoptadas por la Conferencia e instado al Comité a que progresara cuanto pudiera durante el actual periodo de sesiones para hacer posible una satisfactoria implantación de las nuevas medidas de protección de carácter obligatorio que, según está previsto, entrarán en vigor el 1 de julio de 2004.

6.3 El Comité examinó la lista de medidas que figura en el documento MSC 76/6 (Secretaría - Decisiones adoptadas por la Conferencia y medidas iniciales tomadas al respecto por el MSC 76) y, habida cuenta de los documentos conexos y de las observaciones formuladas en el Pleno, decidió acerca de varias cuestiones de principio antes de remitirlas al Grupo de trabajo sobre protección marítima y/u otros órganos pertinentes de la OMI.

6.4 El Comité también examinó las partes pertinentes de los informes sobre los resultados del examen inicial de las decisiones adoptadas por la Conferencia y el MSC 76, llevados a cabo por el FAL 30, el COMSAR 7, el STW 34, el Grupo de trabajo SPI y el FSI 11, que se reunieron después de la Conferencia, según se informa en los documentos MSC 77/6/1 y MSC 77/6/1/Add.1 (Secretaría).

6.5 El Comité también examinó los documentos MSC 77/6/2, MSC 77/6/3, MSC 77/6/8 y Add.1 y MSC 77/6/10 (Secretaría); MSC 77/6/4 (Islas Marshall); MSC 77/6/5 (WNTI); MSC 77/6/6 (Francia); MSC 77/6/7 (Filipinas); MSC 77/6/9 (OIT); MSC 77/6/11 (Reino Unido); MSC 77/6/12 (Estados Unidos); MSC 77/6/13 (Islas Marshall); MSC 77/6/14 (República de Corea); MSC 77/6/15 (CIOSL); MSC 77/6/16 (Estados Unidos); MSC 77/6/17, MSC 77/6/18 y MSC 77/6/19 (ICS/ISF); y MSC 77/INF.9 (IACS); así como los documentos SOLAS/CONF.5/13 y SOLAS/CONF.5/14 (Colombia) que le había remitido la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS.

6.6 El Comité recordó que, tras haber examinado, en el transcurso de su último periodo de sesiones en diciembre de 2002, diversas peticiones de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS incluidas en las resoluciones de dicha Conferencia, había acordado examinarlas en detalle durante el actual periodo de sesiones. Tales peticiones estaban incluidas en las siguientes resoluciones:

- Resolución 3, sobre Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima;

- Resolución 4, sobre Enmiendas futuras a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS 1974, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección marítima, respectivamente;

- Resolución 5, sobre fomento de la cooperación y la asistencia técnica;

- Resolución 8, sobre Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo;

- Resolución 9, sobre Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas;

- Resolución 10, sobre Pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques; y

- Resolución 11, sobre Aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar.

Cuestiones de formación – Cursos modelo

6.7 El Comité recordó que el MSC 76 había pedido al STW 34 que, bajo su punto del orden del día sobre "Medidas para incrementar la protección marítima" examinara con carácter preliminar las cuestiones siguientes:

.1 en relación con la resolución 3 (párrafo 1 a) de la parte dispositiva), el desarrollo de material didáctico, como los cursos modelo para los oficiales de protección del buque, los oficiales de la compañía para la protección marítima, los oficiales de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la compañía, el buque y el puerto; mientras que

.2 con respecto a lo indicado en el párrafo 1 e) de la parte dispositiva de la misma resolución (donde se pide que se someta a examen la resolución A.890(21) sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad), el Subcomité debería efectuar el examen de la cuestión una vez que el MSC 77 le facilitara el correspondiente asesoramiento.

6.8 El Comité observó que con respecto a la formación para los oficiales de protección del buque, de la compañía y de la instalación portuaria, el STW 34 (MSC 77/6/1, párrafos 23 a 34) había:

.1 aprobado la estructura y el perfil de los cursos modelo propuestos para los oficiales de protección del buque, los oficiales de protección de la compañía y los oficiales de protección de la instalación portuaria, teniendo en cuenta la aportación del Grupo de trabajo SPI en relación con estos últimos (que se recoge en los anexos 7 y 8 del documento STW 34/14);

.2 aprobado el mandato para los encargados de elaborar el curso, incluido un calendario del proyecto, en relación con la entrega de los cursos modelo propuestos, ya listos para su fotocomposición, a la Secretaría de la OMI antes del 8 de septiembre de 2003;

.3 acogido con satisfacción el ofrecimiento de los Estados Unidos y la India de desarrollar conjuntamente los tres cursos modelo propuestos, con el primero de estos países como coordinador;

.4 establecido un panel de validación para garantizar que los cursos modelo guardaban conformidad con el mandato de los encargados de elaborarlos y con las prescripciones del capítulo XI–2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP; y

.5 pedido a la Secretaría que supervisara los avances en relación con la elaboración de cursos modelo y que garantizara que las observaciones formuladas por el grupo encargado de su validación con respecto a los proyectos de texto preparados se presentaban a tiempo y se remitían a los encargados de su elaboración sin demoras indebidas.

6.9 El Comité también observó que, habida cuenta de que los oficiales de protección de la instalación portuaria son responsables de la protección de dicha instalación, que también es un área de competencia de la OIT, la cuál también ha validado los cursos modelo sobre los requisitos de formación para la gente de mar, el STW 34 consideró que los cursos sobre los

oficiales de protección del buque, los oficiales de protección de la compañía y los oficiales de protección de la instalación portuaria también deberán estar sujetos a validación por parte de la OIT y de la OMI. A tal fin, el Subcomité STW había establecido un pequeño grupo de validación para el lapso interperiodos, integrado por varios expertos en materia de protección pertenecientes a las delegaciones interesadas, entre ellos representantes de la OIT, bajo la coordinación de la Secretaría, que llevaría a cabo su labor por correo electrónico y sometería a revisión el texto preparado por los encargados de elaborar los cursos.

6.10 El Comité observó que el STW 34 había decidido remitir las cuestiones que se hubieran suscitado y las opiniones manifestadas sobre las siguientes cuestiones al MSC 77 para que éste las examine y preste el oportuno asesoramiento:

.1 certificación de la formación recibida de conformidad con los cursos modelo que se están elaborando, así como expedición de documentos probatorios de la asistencia a ellos;

.2 formación coherente y demostrable de los oficiales de protección del buque, los oficiales de la compañía para la protección marítima y los oficiales de protección de la instalación portuaria por medio de la formación y la certificación que se hayan aprobado;

.3 disponibilidad de otros planes de certificación; y

.4 plan a largo plazo en relación con las prescripciones de formación para el personal de a abordo y en tierra.

6.11 A este respecto, el Comité también examinó el documento MSC 77/6/17 (ICS/ISF) sobre las prescripciones indicadas en el Código PBIP relativas a la formación de los oficiales de protección del buque.

6.12 El Comité, consciente de que faltaba poco tiempo para la entrada en vigor de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP acordó, en general, que cualquier decisión sobre la formación de los oficiales de protección del buque no impedía que las compañías impartiesen formación en el empleo, ni les disuadía de hacerlo, y remitió la cuestión al Grupo de trabajo sobre protección marítima para su examen y para que facilite las orientaciones pertinentes.

Formación respecto del SIA de a bordo

6.13 El Comité observó que, con respecto a la formación para el uso del SIA de a bordo (MSC 77/6/1, párrafos 35 y 36), el STW 34 no había acordado que este tipo de formación constituyera un nuevo punto de su programa de trabajo y, en su lugar, había señalado varias opciones disponibles al respecto, entre otras:

.1 enmiendas a los cursos modelo de la OMI en relación con la formación para el uso de los SIVCE y los APRA, en el marco del punto existente del programa de trabajo sobre validación de los cursos modelo de formación;

.2 elaboración de prescripciones obligatorias de formación, para su inclusión en el Convenio o el Código de Formación; y

.3 elaboración de orientaciones de formación en el marco del programa de trabajo del Subcomité STW sobre "Medidas para incrementar la protección marítima".

6.14 El Comité tomó nota de lo anterior y de la petición del Subcomité a los Gobiernos Miembros y organizaciones pertinentes para que remitieran observaciones y propuestas al STW 35 para su examen.

Examen de la resolución A.890(21) sobre Principios relativos a la dotación de seguridad

6.15 El Comité observó que, con respecto a la resolución A.890(21) sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad (MSC 77/6/1, párrafos 37 a 39), durante el STW 34:

.1 la cuestión sólo se había examinado con carácter preliminar, en espera de las deliberaciones y decisiones del MSC 77 que, según estaba previsto, facilitaría orientaciones al STW 35 para el examen de dicha resolución;

.2 varias delegaciones habían manifestado su preocupación sobre el posible incremento de la carga de trabajo de la gente de mar. En su informe al Comité (MSC 77/12, párrafo 2.9), el Subcomité le había pedido que en su orientación para el STW 35 sobre las medidas ulteriores que deben tomarse en el marco de la resolución 3 de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, refrendara su invitación, de incluir al examen de la capacidad de la tripulación para responder simultáneamente a múltiples emergencias; y

.3 no había habido tiempo suficiente para apreciar las repercusiones de la resolución A.890(21) y la carga de trabajo podría variar considerablemente de un tipo de buque a otro, lo que también dependía de los niveles de protección en vigor. Por lo tanto, el Subcomité acordó que convenía adoptar un enfoque orgánico al examinar la resolución en cuestión.

6.16 A este respecto, el Comité examinó los documentos MSC 77/6/7 (Filipinas), MSC 77/6/15 (CIOSL) y MSC 77/6/18 (ICS/ISF) y consideró la necesidad de someter a revisión la resolución A.890(21), tema sobre el cual acordó que era necesario proceder con cautela, de modo que no se obstaculizara la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP a partir del 1 de julio de 2004. Sólo debían aplicarse procesos que condujeran a tal implantación.

6.17 El Comité analizó las opciones disponibles, es decir, si convenía adoptar un enfoque orgánico respecto del examen de la resolución A.890(21) y encomendar al Grupo de trabajo sobre protección marítima la tarea de elaborar un mandato para que el STW 35 se encargue de esta labor, o bien pedirle al Grupo que examinara las enmiendas propuestas por Filipinas en el documento MSC 77/6/7 en relación con las obligaciones adicionales de a bordo resultantes de las nuevas disposiciones sobre protección únicamente, y preparar una resolución revisada para someterla a la vigésima tercera Asamblea para su adopción.

6.18 Tras deliberar sobre el tema, el Comité pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que tratase de enmendar la resolución, basándose para ello en las enmiendas propuestas por Filipinas y, si resultaba demasiado difícil llevar a cabo esta tarea durante el actual periodo de sesiones, considerar otras opciones con el fin de facilitar orientaciones en relación con los principios relativos a la dotación de seguridad para fines de protección del buque, antes del 1 de julio de 2004.

Implantación de las resoluciones de la Conferencia

6.19 El Comité observó que, en relación con la resolución 5, la Conferencia había pedido al Secretario General que tomara las medidas adecuadas, en el marco del Programa Integrado de Cooperación Técnica, para consolidar la asistencia que ya está facilitándose y fomentar (en cooperación, según proceda, con las organizaciones internacionales pertinentes) capacidad de la Organización para hacer frente a las futuras necesidades de los países en desarrollo en cuanto a la educación y formación permanentes y la mejora de su infraestructura marítima y de las medidas de protección portuaria.

6.20 El Comité decidió ocuparse de esta cuestión bajo el punto 16 del orden del día - Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas.

6.21 El Comité también observó que, en relación con la resolución 11, la Conferencia había pedido al Secretario General que señalara a la atención de los Comités MSC y FAL cualquier problema sobre el factor humano que se hubiera comunicado a la Organización como resultado de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o del Código PBIP.

Pronta implantación de las medidas de protección de la OMI

6.22 El Comité recordó que, tras las consultas entre el Secretario General y el Presidente del Comité, en febrero de 2003 se había publicado la circular MSC/Circ.1067 sobre la "Pronta implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima", en la que se instaba a todas las Partes pertinentes a que adoptasen medidas expeditivas para garantizar la pronta y eficaz implantación de las disposiciones del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

Supervisión y cumplimiento

6.23 El Comité recordó que el MSC 76 había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité FSI y en el orden del día provisional correspondiente al FSI 11, un punto de alta prioridad sobre "Medidas para incrementar la protección marítima", con un plazo de ultimación para 2004; y que también había pedido al FSI 11 que, en relación con la resolución 3 de la Conferencia (párrafos 1 b) y 1 i), respectivamente de la parte dispositiva), considerara de manera preliminar:

.1 el examen de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)) y, si se consideraba necesario, elaborar a las correspondientes enmiendas; y

.2 la necesidad de contar con otras orientaciones o directrices para garantizar la implantación general, uniforme y coherente de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP y en caso afirmativo, proceder a su elaboración.

6.24 A este respecto, el Comité observó que el FSI 11:

.1 había acordado que serían necesarias directrices para asistir a las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto para realizar las inspecciones en el marco del Código PBIP con el fin de facilitar un enfoque

armonizado y coherente respecto de tales inspecciones y mejorar la preparación del sector marítimo para responder a las amenazas a la protección;

.2 había decidido no establecer un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos y, en su lugar, había invitado a los Miembros a que presentaran al FSI 12, para su examen, propuestas sobre directrices de alcance mundial para las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la realización de inspecciones en el marco del Código PBIP;

.3 había acordado, a falta de propuestas específicas y no habiéndose determinado prescripciones concretas para su incorporación en la resolución A.849(20) sobre el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos en casos relacionados con la protección, no continuar examinando la cuestión por el momento;

.4 había observado que el sistema de números de identificación únicos propuesto para propietarios y administradores de buques podría elaborarse de manera análoga al sistema de números de identificación de los buques ("número IMO"), y que la IACS ya había adoptado un sistema de este tipo en relación con la implantación del Código IGS;

.5 convencida de las ventajas de desarrollar un sistema de asignación de números para los propietarios y administradores de buques, con fines de seguridad y protección, había acordado recomendar al MSC 77 que en el programa de trabajo y en el orden del día provisional correspondiente al FSI 12 se incluyera un punto sobre "Identificación exclusiva para las compañías y los propietarios registrados"; y

.6 tras señalar las ventajas de que los planos, manuales y otros documentos llevaran el número de identificación del buque ("número IMO") para fines de seguridad y protección marítimas, había decidido que el uso de dicho número podría ser de utilidad cuando se efectuaran investigaciones, y acordó recomendar al MSC 77 que se incluyera un punto de alta prioridad sobre "marcado de los planos, manuales y otros documentos del buque con el número de identificación" en el programa de trabajo del Subcomité FSI así como en el programa de trabajo y orden del día provisional correspondientes al FSI 12.

6.25 El Comité tomó nota de las medidas adoptadas por el Subcomité que figuran en los párrafos precedentes 6.24.1 a .4 anteriores y refrendó la inclusión de los nuevos puntos indicados en los párrafos 6.24.5 y .6 en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día correspondiente al FSI 12, sin prejuzgar sobre los resultados del examen.

6.26 A este respecto, el Comité examinó los documentos MSC 77/6/12 (Estados Unidos), MSC 77/6/13 (Islas Marshall), MSC 77/6/19 (ICS) y MSC 77/INF.9 (IACS).

6.27 En general, el Comité, no apoyó la enmienda al Certificado internacional de protección del buque (CIPB) (que figura en la parte A del Código PBIP), propuesta por los Estados Unidos en el documento MSC 77/6/12; sin embargo, pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que examinase la propuesta a fondo y aconsejase al Comité sobre la necesidad de ulteriores directrices para evaluar el cumplimiento de las disposiciones del Código PBIP y otras orientaciones adicionales resultantes del documento MSC 77/INF.9.

6.28 El Comité también pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que examinase, a la luz de la propuesta de las Islas Marshall (MSC 77/6/13) y de la información facilitada verbalmente por la IACS sobre la notificación futura respecto de la expedición de certificados internacionales de protección del buque y las correspondientes actualizaciones, si el ejemplo de información facilitada periódicamente en el pasado por la Secretaría en colaboración con la IACS sobre la implantación del Código CIG debería seguirse y bastaría en relación con el cumplimiento del Código PBIP por los buques y las compañías.

6.29 El Comité manifestó su agradecimiento a la ICS por haberle señalado las cuestiones de cumplimiento e implantación planteadas en el documento MSC 77/6/19 y observó con interés las orientaciones para los operadores de buques sobre el Código PBIP que se adjuntan a dicho documento.

Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

6.30 El Comité recordó que había pedido al COMSAR 7 que observase, en el contexto de la resolución 10 (Implantación en fecha temprana de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques), de que se ha invitado a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que fomenten, en los buques autorizados a enarbolar el pabellón de su Estado, la adopción de las medidas necesarias para que estén en condiciones de responder automáticamente a la interrogación secuencial de Inmarsat-C o de otros sistemas disponibles.

6.31 El Comité observó (MSC 77/6/1, párrafos 2 a 7) que el COMSAR 7 había procedido a lo siguiente:

.1 se había mostrado de acuerdo con el proyecto de circular MSC relativo a las Orientaciones sobre la provisión de sistemas de alerta de protección del buque, que figura en el anexo 16 del informe COMSAR 7/23, y había invitado al Comité a que lo aprobara y a que facilitara las oportunas instrucciones al Subcomité;

.2 había preparado un proyecto de enmiendas a las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque (resolución MSC.136(76)) y había invitado al Comité a que las examinara y adoptara;

.3 había estimado que, a fin de permitir la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, el Convenio SOLAS debería contener las prescripciones pertinentes, y, a tal fin, había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas adecuadas al COMSAR 8 para su examen; y

.4 había invitado al Comité a que considerara todas las cuestiones relacionadas con el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, teniendo en cuenta el proyecto de recomendación sobre prescripciones funcionales que figura en el anexo 17 del informe COMSAR 7/23, y a que pidiera al NAV 49 que siguiera examinando este tema e informara oportunamente al COMSAR 8.

6.32 El Comité recordó que el MSC 76 y el COMSAR 7 habían tomado nota de que, en opinión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos, las directrices existentes de la circular MSC/Circ.967 incorporaban de manera adecuada las hipótesis de incidentes de protección marítima. Por lo tanto, el COMSAR 7

consideró que era prematura cualquier enmienda a la circular MSC/Circ.967 y a otras circulares pertinentes si el Comité no facilitaba más instrucciones y asesoramiento.

6.33 Al examinar, al respecto, los documentos MSC 77/6/5 (WNTI), MSC 77/6/11 (Reino Unido) y MSC 77/6/16 (Estados Unidos), el Comité se mostró de acuerdo, en principio, con las prescripciones funcionales que figuran en el anexo 17 del informe COMSAR 7/23, y pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que las examinase, habida cuenta de lo dispuesto en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución 10 de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, junto con las propuestas anteriores, y que facilitase al Comité asesoramiento adicional al respecto antes de remitir la cuestión al NAV 49 y al COMSAR 8.

6.34 En relación con la resolución 10 citada anteriormente, la delegación de Noruega señaló que el párrafo 3 de la parte dispositiva también incluía una referencia a la posibilidad de que la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques se utilicen indebidamente. En opinión de la delegación de Noruega, esta cuestión debe considerarse cuidadosamente incluido el examen del modo de eliminar el riesgo de que la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques se convierta en una posible herramienta para terroristas. Varias otras delegaciones compartieron la preocupación de Noruega y se pidió al MSWG que la tuviera en cuenta.

6.35 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1072 sobre las Orientaciones relativas a la provisión del sistema de alerta de protección del buque y pidió al Subcomité COMSAR que adoptara las medidas pertinentes en relación con estas orientaciones.

6.36 Tras examinar el documento MSC 77/WP.5, el Comité aprobó el proyecto de enmienda a las normas de funcionamiento para los sistemas de alerta de protección del buque (COMSAR 7/23, párrafo 16.5) y adoptó la resolución MSC.147(77) sobre la Adopción de las Normas revisadas de funcionamiento para un sistema de alerta de protección del buque, que figura en el anexo 7.

Interfaz buque/puerto

6.37 El Comité recordó que el MSC 76 había pedido al Grupo de trabajo SPI que examinara con carácter preliminar las siguientes cuestiones:

.1 en relación con la resolución 3 de la Conferencia (párrafos 1 a), 1 f) y 1 i) de la parte dispositiva, respectivamente):

.1 el análisis de los aspectos de la protección de los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS cuando se realice una interfaz entre las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD) y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA); y

.2 la necesidad y, si es preciso, la elaboración de otras orientaciones o directrices para garantizar la implantación general, uniforme y coherente de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP; y

.2 en relación con la resolución 8 de la Conferencia (párrafo 5 de la parte dispositiva), la contribución, aportando los conocimientos térmicos pertinentes, a la labor de la OIT respecto del trabajo realizado conjuntamente por la OIT y la OMI sobre la cuestión de la seguridad portuaria en general.

6.38 El Comité observó que, según el Grupo de trabajo SPI (MSC 77/6/1, párrafos 15 a 22), había dos tipos de unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD) y de unidades flotantes de almacenamiento (UFA). En la primera categoría cabe incluir las unidades no autopropulsadas (como los tanques flotantes), que no tienen certificados con arreglo al Convenio ni llevan tripulación a bordo. En la segunda categoría se incluyen los buques regidos por los distintos convenios marítimos, que tienen certificados con arreglo al Convenio, además de tripulación a bordo, y que pueden desplazarse por sí mismos.

6.39 El Comité remitió estas cuestiones al Grupo de trabajo sobre protección marítima para su examen y asesoramiento, según proceda.

Directrices para las organizaciones de protección reconocidas

6.40 El Comité recordó que, con respecto a la resolución 3 de la Conferencia, además de pedir a sus órganos auxiliares que procedieran como se ha indicado y de las decisiones que debería adoptar basándose en sus recomendaciones, debía examinar la necesidad de elaborar directrices sobre las organizaciones de protección reconocidas y, si fuera preciso, elaborar tales directrices.

6.41 A este respecto, el Comité examinó los documentos MSC 77/6/4 (Islas Marshall) y MSC 77/6/14 (República de Corea) en los que se subraya la necesidad de elaborar directrices y normas mínimas para autorizar a las organizaciones de protección reconocidas, a fin de fomentar la uniformidad de las actividades de evaluación, verificación, aprobación y certificación prescritas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en las partes A y B del Código PBIP, y se propone la publicación de un proyecto de circular MSC y la posterior adopción de las directrices como resolución de la Asamblea.

6.42 El Comité remitió los documentos MSC 77/6/4 y MSC 77/6/14 al Grupo de trabajo sobre protección marítima para que éste analice la necesidad de establecer directrices y normas mínimas para la autorización de las organizaciones de protección reconocidas, aparte de las orientaciones incluidas en la parte B del Código PBIP, y para que facilite asesoramiento sobre cómo proceder al respecto.

Futuras enmiendas a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS

6.43 Con respecto a la resolución 4 de la Conferencia, el Comité tomó nota de que las futuras enmiendas a las disposiciones de los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS deberían ser adoptadas bien por el propio Comité, de conformidad con el artículo VIII b) del Convenio, bien por medio de una Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio, de conformidad con lo dispuesto en su artículo VIII c).

Cooperación con la OIT - Identificación de la gente de mar y protección portuaria

6.44 Con respecto a la resolución 8 de la Conferencia, sobre el Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo en relación con la identificación de la gente de mar y la protección portuaria, el Comité observó que, en cuanto a la propuesta de cooperación con la OIT (párrafo 5 de la parte dispositiva de dicha resolución), el Grupo de trabajo SPI había acordado que, en estos momentos, la única asistencia que podía facilitar a la OIT era una reseña del curso modelo para los oficiales de protección de la instalación portuaria, como se había indicado anteriormente.

6.45 El Comité recordó que, en relación con la resolución 8, la Conferencia había pedido al Secretario General que contribuyera, prestando el debido asesoramiento, a la labor de la OIT sobre la "Protección mejorada para la identificación de la gente de mar" y a la labor propuesta sobre la cuestión general de la protección portuaria que habrán de considerar conjuntamente la OIT y la OMI.

6.46 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 77/6/9 (OIT) en el que se informa de la labor que actualmente realiza la OIT sobre la identificación de la gente de mar y la protección portuaria, incluida la revisión del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (No. 108); las directrices de la OIT sobre seguridad y sanidad en los puertos; y la preparación de orientaciones sobre la cuestión general de la protección portuaria.

6.47 El Secretario General indicó al Comité que, en cumplimiento de la resolución 8 de la Conferencia y tras las consultas mantenidas con la OIT, el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI estaría integrado por 16 miembros, de los cuales ocho serían propuestos por la OIT (cuatro representantes de los empleadores y cuatro de los trabajadores) y otros ocho por la OMI, que serían representantes de distintos Gobiernos. Para contar con la debida especialización y para garantizar que los Miembros de la OMI estén lo más ampliamente representados, el Secretario General designó a Brasil, Egipto, India, Nigeria, Panamá, Filipinas, el Reino Unido y los Estados Unidos representantes de la OMI en el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI.

6.48 El Comité refrendó el nombramiento de Brasil, Egipto, India, Nigeria, Panamá, Filipinas, el Reino Unido y los Estados Unidos como representantes de la OMI en el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI sobre protección portuaria.

6.49 El Comité también acordó, en principio, pedir al Grupo de trabajo sobre protección marítima que examinara y, si fuera preciso, mejorara el mandato del Grupo mixto de trabajo que se recoge en el anexo de la resolución 8 de la Conferencia.

6.50 El Comité tomó nota de la información facilitada por la OIT en el documento MSC 77/6/9, y reconoció que la labor preparatoria llevada a cabo por esta organización sobre el Código de prácticas para la protección portuaria no afectaba por anticipado la labor del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI.

Cooperación con la OMA

6.51 Con respecto a la resolución 9 de la Conferencia, sobre el Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), el Comité observó que la Secretaría había participado en seminarios y simposios de la OMA celebrados en Nicosia y Bruselas (octubre de 2002) y Lituania (mayo de 2003), y en las reuniones de los grupos de estudios primero y cuarto que tuvieron lugar en Bruselas (septiembre de 2002 y mayo de 2003, respectivamente). El cuarto Grupo de estudios había preparado un paquete de medidas que se remitirá al Consejo de la OMA en junio de 2003, que incluían:

.1 un modelo de datos enmendado de la OMA en el que se incluye una serie normalizada de 27 elementos informativos que se requieren para identificar las mercancías que presentan un alto riesgo antes de su expedición;

.2 directrices para obtener información adelantada sobre la carga a fin de permitir la transmisión electrónica de datos anticipadamente (antes de la llegada);

.3 directrices de alto nivel de la OMA para los acuerdos de cooperación entre los Miembros y el sector comercial, con el fin de aumentar la protección de la cadena de abastecimiento y facilitar el flujo del comercio internacional; y

.4 un proyecto de Convenio sobre asistencia administrativa mutua para ayudar a los Miembros a elaborar un marco jurídico que permita la transmisión electrónica anticipada de datos aduaneros.

6.52 El observador de la OMA manifestó su agradecimiento por la cooperación prestada por la OMI y otras organizaciones internacionales y organismos no gubernamentales en apoyo de la labor de la OMA en la esfera de la protección marítima y de la relativa a la resolución de la OMA sobre la protección y facilitación de la cadena de suministro del comercio internacional. Ésta era una labor compleja y suponía la determinación de los riesgos en una etapa temprana de dicha cadena logística internacional, ya que las iniciativas de la OMA en esta esfera complementaban las iniciativas de la OMI en materia de seguridad. Existían muchas actividades interrelacionadas y numerosas partes interesadas, tanto del sector público como privado. La iniciativa de la OMA representaba un cambio importante en cuanto a la labor y las tareas de control que habitualmente se llevan a cabo en la esfera aduanera.

Por lo tanto, existía gran necesidad de desarrollar la capacidad institucional en términos de cambios legislativos y de procedimiento, así como de los aspectos técnicos de la automatización y el control del riesgo. Una característica esencial de la iniciativa de la OMA era la facilitación del comercio legítimo. Para el año siguiente la OMA tenía previsto celebrar otras dos reuniones de su grupo de estudio, seguidas de la puesta en práctica a título experimental de las nuevas estructuras jurídicas y de procedimiento y, por último, de su implantación, acompañadas de la asistencia técnica y la formación correspondientes.

Un importante vínculo señalado por la OMA es el Comité contra el terrorismo, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Como parte del proceso seguido por este Comité, los Gobiernos Miembros habían presentado solicitudes de asistencia sobre un amplio espectro de cuestiones relativas a la protección y se había establecido una matriz de tales peticiones. La OMA trataría de trabajar estrechamente con otras organizaciones internacionales para satisfacer tales peticiones, adoptando un enfoque común, si fuera posible. La Secretaría de la OMA trabajaría con la Secretaría de la OMI para explorar las distintas posibilidades y mantendría informada a la Organización sobre cualquier aspecto de interés.

Cooperación técnica y examen de la resolución A.872(20)

6.53 Al examinar los dos documentos de Colombia presentados a la Conferencia SOLAS de 2002 sobre la protección marítima, es decir el documento SOLAS/CONF.5/13, en el que se trata la cuestión de la formación para la protección marítima y portuaria, la protección de las personas y la prevención del tráfico de drogas, y el documento SOLAS/CONF.5/14 que se ocupa de la actualización de las medidas de protección marítima y portuaria, el Comité tomó nota de que el FAL 31 examinaría el documento SOLAS/CONF.5/14 y el TC 53 examinaría el documento SOLAS/CONF.5/13, ya que los Comités FAL y TC son los órganos competentes de la OMI para tratar las cuestiones planteadas en ambos documentos.

Resoluciones de las Naciones Unidas

6.54 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 77/6/3 y MSC 77/6/8 y Add.1) sobre los resultados de la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y las conclusiones del Comité contra el terrorismo de las Naciones Unidas, sobre cuestiones relativas a la protección marítima y el terrorismo.

Revisión de la circular MSC/Circ.967

6.55 Al examinar el documento MSC 77/6/6 (Francia) sobre los MRCC, el Comité recordó que, en relación con una propuesta de Alemania (MSC 75/11/5) de incluir un Código para la "piratería" en el sistema Inmarsat-E, el COMSAR 7 había pedido instrucciones al Comité sobre la naturaleza del alerta (MSC 77/10, párrafo 2.27).

6.56 El Comité recordó que:

.1 Alemania había propuesto incluir un Código de "piratería" en el sistema Inmarsat-E (RLS de Inmarsat);

.2 el COMSAR 6 ya había tomado nota de la propuesta de Alemania y había opinado que, hasta tanto el Comité no tome una decisión sobre las medidas recomendadas que han de tomar los MRCC al recibir un alerta de "acto de piratería/ataque terrorista", sería prematuro llegar a una decisión en cuanto a la naturaleza adicional de cualesquiera códigos de socorro que se requieran en el sistema de RLS de Inmarsat; y

.3 el COMSAR 7 también había acordado que se requerían instrucciones del Comité si debía seguir considerando la cuestión.

6.57 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta de Francia y pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que examinase la circular MSC/Circ.967 sobre las Directivas para los MMRC.

Registro sinóptico continuo y prescripciones sobre notificación

6.58 El Comité examinó el documento MSC 77/6/10 (Secretaría) en el que se tratan las prescripciones sobre notificación resultantes de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS y al Código PBIP para el registro sinóptico continuo y las prescripciones sobre notificación.

6.59 El Comité remitió los formatos propuestos al Grupo de trabajo sobre protección marítima para su examen y para que facilite el debido asesoramiento, según corresponda.

Examen del Convenio SUA de 1988 y el Protocolo relativo a dicho Convenio

6.60 El Comité observó que el LEG 86 había examinado las propuestas de enmendar el Convenio SUA de 1988 y el Protocolo relativo a dicho Convenio (véase el informe completo que figura en el informe LEG 86/15 y el documento resumido MSC 77/2/1). El Comité tomó nota de los progresos obtenidos en el LEG 86 y observó que se esperaba conseguir nuevos progresos cuando el Grupo de trabajo interperiodos del Comité Jurídico se ocupara de las cuestiones pendientes.

Informe sobre la marcha de las actividades para la vigésima tercera Asamblea

6.61 El Comité examinó el documento MSC 77/6/2 (Secretaría), que incluye el proyecto de informe del Secretario General sobre la marcha de las actividades para la vigésima tercera Asamblea conforme a lo dispuesto en el párrafo 6 de la parte dispositiva de la resolución A.924(22) y pidió al Grupo de trabajo sobre protección marítima que lo examinase y facilitara el debido asesoramiento.

Establecimiento del Grupo de trabajo sobre protección marítima

6.62 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre protección marítima con el siguiente mandato:

.1 facilitar asesoramiento sobre los requisitos de titulación y formación para oficiales encargados de la protección, haciendo referencia a los documentos MSC 77/6/1, párrafo 31, y MSC 76/6/17;

.2 considerar la necesidad de revisar la resolución A.890(21) (MSC 77/6/7, MSC 77/6/15 y MSC 77/6/18);

.3 examinar el anteproyecto de enmiendas al Certificado internacional de protección del buque (CIPB) que figura en la parte A del Código PBIP; considerar la necesidad de elaborar directrices para comprobar que se cumple dicho Código (MSC 77/6/12 y MSC 77/INF.9), y determinar la necesidad de orientaciones adicionales resultantes del documento MSC 77/INF.9;

.4 considerar la necesidad de elaborar una circular MSC sobre la Notificación del cumplimiento de las prescripciones del CIPB por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (MSC 77/6/13);

.5 examinar las prescripciones funcionales, criterios y principios operacionales para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (MSC 77/6/1, párrafos 4 y 5, MSC 77/6/11, MSC 77/6/5 y MSC 77/6/16);

.6 examinar la implantación de las recomendaciones del Grupo de trabajo SPI en relación con las plataformas y unidades flotantes móviles y fijas y la aplicabilidad del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP a tales unidades y plataformas (MSC 77/6/1, párrafos 17 a 20);

.7 considerar la necesidad de directrices y normas mínimas para autorizar a las organizaciones reconocidas de protección, y asesorar sobre cómo proceder al respecto (MSC 77/6, párrafo 5.1.1, MSC 77/6/4 y MSC 77/6/14);

.8 examinar el mandato para la representación de la OMI en el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI sobre protección portuaria, habida cuenta del ya indicado en el anexo de la resolución 8 de la Conferencia (MSC 77/6, párrafo 5.3 y MSC 77/6/9);

.9 examinar la circular MSC/Circ.967 sobre las Directrices para los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo (CCSM) (MSC 77/6/1 y MSC 77/6/6);

.10 desarrollar instrumentos y directrices para ayudar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a cumplir las prescripciones sobre notificación según se especifica en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS (MSC 77/6/10);

.11 examinar el formato del registro sinóptico continuo prescrito en la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS (MSC 77/6/10);

.12 examinar el proyecto de informe del Secretario General para la vigésima tercera Asamblea, sobre la marcha de las actividades, así como las cuestiones que pudieran plantearse (MSC 77/6/1 y MSC 77/6/2); y

.13 examinar el plan de trabajo futuro del Comité respecto de la protección marítima, basándose en el anexo 3 del documento MSC 75/17/1 y las cuestiones subrayadas en la resolución 3 de la Conferencia.

Medidas adoptadas tras haberse finalizado el informe del Grupo de trabajo

6.63 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 77/WP.15), el Comité tomó nota de las medidas adoptadas en relación con los diversos documentos y propuestas presentados y los resultados de las consideraciones del Grupo, aprobó el informe en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

6.64 El Comité refrendó las orientaciones relativas a la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, que figura en el anexo 1 del documento MSC 77/WP.15.

6.65 En lo que se refiere a la nueva regla XI-2/14 del Convenio SOLAS propuesta, sobre la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, el Comité reconoció que tanto el NAV 49 como el COMSAR 8 aún debían finalizar sus tareas al respecto e informar sobre el particular al MSC 78, y acordó que resultaba prematuro aprobar la incorporación de la regla mencionada en el capítulo XI-2, y que, desde el punto de vista del procedimiento, también será preferible introducir las enmiendas necesarias a las disposiciones después de que éstas hayan entrado en vigor.

6.66 El Comité:

.1 pidió al Subcomité NAV que examinara las prescripciones de funcionamiento modificadas y el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y que presentara sus observaciones al COMSAR 8;

.2 pidió al Subcomité COMSAR que considerara la mejor manera de implantar las prescripciones de funcionamiento modificadas; que ultimara el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, teniendo dichas prescripciones en cuenta; que recomendara, en caso de considerarlo oportuno, los medios apropiados para reconocer los sistemas satelitarios idóneos; que asimismo recomendara, si lo consideraba preciso, el órgano apropiado para coordinar a los proveedores de servicios satelitarios en cuanto a la identificación y el seguimiento de los buques; y que presentara sus recomendaciones al MSC 78 a fin de que el Comité pueda aprobar las enmiendas pertinentes al Convenio SOLAS para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques con miras a que se adopten en el MSC 79; y

.3 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por los Estados Unidos* para que comience el examen de las cuestiones anteriormente mencionadas e informe al COMSAR 8 sobre el particular.

Unidades flotantes móviles y fijas

6.67 El Comité acordó que ninguno de los dos tipos de unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD) y de unidades flotantes de almacenamiento (UFA) podrían considerarse buques sujetos a las disposiciones del Código PBIP, pero que deberían contar con algunos procedimientos de protección. El Comité también acordó que los amarres a un solo punto sujetos a una instalación mar adentro se regirían por el régimen de protección de la instalación en cuestión y, los sujetos a una instalación portuaria se regirían por el plan de protección de la instalación portuaria. En todos los casos, el objetivo era proporcionar la suficiente protección para mantener la integridad de los buques y de las instalaciones portuarias regidos por el SOLAS y el Código PBIP.

Certificados internacionales de protección del buque

6.68 El Comité tomó nota de que el párrafo 9.4 de la parte A del Código PBIP estipulaba que, para que se expidiese un Certificado internacional de protección del buque se debían tener en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B, y convino en que se suponía que no se expediría un Certificado internacional de protección del buque salvo se hubieran tenido en cuenta los párrafos 8.1 a 13.8 de la parte B del Código PBIP.

6.69 El Comité acordó que dicha información debería incluirse en una circular MSC con orientaciones relativas a la implantación del nuevo capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, que el Presidente del MSWG elaboraría en colaboración con la Secretaría inmediatamente después del MSC 77, y que contendría las partes pertinentes del informe del MSWG (MSC 77/WP.15), aprobado por el Comité para proporcionar las orientaciones necesarias a los Gobiernos Contratantes y al sector respecto de las cuestiones pertinentes. El Comité aprobó este plan de acción y autorizó la publicación de la circular MSC 1097, sobre Directrices para la implantación del capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP.

Evaluación del cumplimiento

6.70 El Comité tomó nota de las propuestas de la IACS (MSC 77/INF.9) sobre la verificación, por las compañías, del cumplimiento del Código PBIP, el concepto de incumplimiento y de implantación, y las consideró de interés a largo plazo, pero acordó no tomar ninguna medida al respecto antes del 1 de julio de 2004.

---

* **Coordinador:**

Sr. Joe Hersey (G-SCT-2)
2100, 2nd Street S. W.
Washington, D.C. 20593-0001
Teléfono: +1 202 267 2860
Facsímil: +1 202 267 4106
Correo electrónico: jhersey@comdt.uscg.mil

Expedición del Certificado internacional de protección del buque

6.71 El Comité tomó nota del debate sobre la expedición del Certificado internacional de protección del buque y reconoció que era fundamental que la comunidad internacional tuviese confianza en que los buques cumplirían las prescripciones del Código PBIP, particularmente, al visitar puertos extranjeros.

6.72 El Comité concluyó que sólo se debía expedir un Certificado internacional de protección del buque en los siguientes casos:

.1 cuando el buque disponga de un plan de protección aprobado; y

.2 cuando se disponga de pruebas objetivas, juzgadas satisfactorias por la Administración, de que el buque es explotado de conformidad con las disposiciones del plan aprobado.

6.73 El Comité tomó nota de que el MSWG había examinado la cuestión de la expedición de certificados, a la cual la mayoría de los Gobiernos Miembros representados se había opuesto, en los casos en que se observasen divergencias mínimas del plan aprobado o de las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP, incluso si estas divergencias no comprometían la capacidad del buque de funcionar con arreglo a los niveles de protección 1 a 3.

Fallos o suspensiones posteriores

6.74 El Comité acordó que todo fallo posterior del equipo o de los sistemas de protección, o toda suspensión de una medida de protección, que comprometa la capacidad del buque de funcionar en los niveles de protección 1 a 3, deberá notificarse inmediatamente, junto con cualesquiera medidas correctivas propuestas, a la Administración o la organización de protección reconocida, si el Certificado internacional de protección del buque fue expedido por una organización de este tipo y, a las autoridades responsables de toda instalación portuaria que el buque utilice o a las autoridades de todo Estado ribereño por cuyo mar territorial el buque haya indicado que tiene intención de navegar, y que se deberán solicitar las correspondientes instrucciones.

6.75 El Comité acordó que todo fallo del equipo o de los sistemas de protección, o toda suspensión de una medida de protección, que no comprometa la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3, deberá notificarse sin demora a la Administración o la organización de protección reconocida, si el Certificado internacional de protección del buque fue expedido por una organización de este tipo y si así lo hubiera decidido la Administración, para que consideren en detalle las medidas de protección equivalentes que el buque debe aplicar hasta la rectificación del fallo o suspensión, junto con un plan de acción que especifique el calendario de las reparaciones o sustituciones.

6.76 El Comité acordó que la Administración o la organización de protección reconocida, si el Certificado internacional de protección del buque fue expedido por una organización de este tipo y así lo hubiera decidido la Administración, podrán aprobar las medidas de protección alternativas adoptadas y el plan de acción, ordenar la modificación de tales medidas o medidas adicionales o alternativas, la reparación o sustitución más rápida o la adopción de otras medidas que estimen oportunas.

6.77 El Comité acordó que el Certificado internacional de protección del buque se anulará o suspenderá si:

.1 las medidas de protección alternativas no están aplicándose de hecho, o

.2 no se ha cumplido un plan de acción aprobado.

6.78 El Comité acordó que los oficiales de la compañía para la protección marítima y los oficiales de protección del buque y las Administraciones deberían ser conscientes del posible efecto acumulativo de todo fallo o suspensión que podría disminuir la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3.

Certificados condicionales o certificados de corta duración

6.79 El Comité no consideró apropiado recomendar el uso de certificados condicionales o certificados de corta duración expedidos con posterioridad a fallos o suspensiones.

Registros

6.80 El Comité destacó la importancia de mantener los registros prescritos en el Código PBIP.

Formación y titulación

6.81 Al examinar la cuestión de la formación y la titulación en relación con la protección marítima, el Comité acordó que, como medida provisional, se aceptaría el Certificado internacional de protección del buque como prueba suficiente de que la formación se había impartido conforme al Código PBIP. El Estado de abanderamiento era responsable de decidir cómo se debía impartir la formación y si se requerían otros certificados. Si la supervisión de los buques por el Estado rector del puerto pone en evidencia una falta de formación, se podrían adoptar medidas complementarias. El Comité previó que los Estados elaborarían e introducirían nuevas medidas después del 1 de julio de 2004, las cuales podrían incluir la introducción de certificados individuales o de otras pruebas demostrativas de la formación recibida.

6.82 El Comité acordó que, a largo plazo, era necesaria una titulación, y pidió al STW 35 que elaborase, con carácter de alta prioridad, requisitos de formación y titulación para los OPB a largo plazo y que examinase todas las opciones posibles. El Comité también acordó incluir un punto de alta prioridad en el programa de trabajo y en el orden del día del STW 35, sobre la elaboración de requisitos de formación para los oficiales de la compañía para protección marítima y para los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, y sobre la titulación, si así procede.

Revisión de la resolución A.890(21)

6.83 El Comité tomó nota de que el MSWG había considerado la necesidad de revisar la resolución A.890(21), teniendo en cuenta las propuestas de Filipinas (MSC 77/6/7), la CIOSL (MSC 77/6/15) y la ICS/ISF (MSC 77/6/18), y había acordado que se debía adoptar un enfoque minimalista de la revisión con fines de protección. Si el Comité lo consideraba inaceptable, tendría que remitir la cuestión al STW 35 para que éste llevase a cabo una revisión global.

6.84 Posteriormente, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea sobre Enmiendas a los Principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21)), elaboradas por el MSWG, que figuran en el anexo 8, con miras a su presentación a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones para su adopción.

6.85 El Comité acordó examinar, en un futuro periodo de sesiones, y basándose en la experiencia adquirida con la revisión de la resolución, la necesidad de proceder a una revisión orgánica y, si es necesario, dar las correspondientes instrucciones al Subcomité STW.

Notificación de cumplimiento con las prescripciones del Certificado internacional de protección del buque

6.86 El Comité tomó nota de que el MSWG había examinado la propuesta de las Islas Marshall (MSC 77/6/13) de que los Estados de abanderamiento deberían notificar a la Organización sobre el cumplimiento con las prescripciones del Certificado internacional de protección del buque. Las deliberaciones se centraron en determinar si esta información era útil para los Estados, y se concluyó que no era necesario disponer de ella a largo plazo, aún cuando era necesaria como base del examen a fondo que se llevaría a cabo antes del 1 de julio de 2004.

6.87 Por consiguiente, el Comité instó a los Estados Miembros a que informen a la Secretaría sobre los progresos realizados en relación con la certificación de buques y la aprobación de los planes de protección de la instalación portuaria antes del vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea (a más tardar el 31 de octubre de 2003) como del MSC 78 (a más tardar el 30 de abril de 2004). El Comité indicó que ello también serviría para recordar a los Estados que es necesario adoptar medidas con urgencia antes del 1 de julio de 2004.

Examen de la circular MSC/Circ.967

6.88 Al considerar la revisión de la circular MSC/Circ.967, relativa a las Directrices para los centros coordinadores de salvamento marítimo, en el contexto de la propuesta de Francia (MSC 77/6/6), el Comité tomó nota de que el debate del MSWG se había centrado fundamentalmente en los diferentes medios de notificar a los MRCC los sucesos acaecidos y había llegado a la conclusión de que, en vez de centrarse en el tipo de ataque, el método elegido para dar la alarma debería quedar a discreción del capitán y que un buque que emita una alarma abiertamente debería esperar una respuesta explícita del MRCC, mientras que los buques que emitan una alarma encubierta requerían una respuesta disimulada. Se modificó el texto de la circular MSC/Circ.967 para tener en cuenta estas conclusiones.

6.89 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.967 revisada, como circular MSC/Circ.1073, relativa a las Directrices para los centros coordinadores de salvamento marítimo (CCSM) sobre los actos de violencia perpetrados contra los buques, y encargó al COMSAR 8 que examinara la necesidad de introducir las enmiendas correspondientes en la circular MSC/Circ.623/Rev.3.

Prescripciones de notificación y comunicación de la información

6.90 El Comité tomó nota de que según está redactada la regla XI-2/13 del SOLAS, la obligación de notificar a la Organización corresponde a los Estados, pero no se autoriza a la misma a difundir la información al sector. Esta responsabilidad incumbe al Estado. Se reconoció que esta situación reducía la capacidad del sector para obtener la información que necesita y también impide que la Organización haga uso del sector privado como vehículo para difundir la información.

6.91 El Comité opinó que era fundamental que la información estipulada en la regla 13.1.1 a 13.1.5 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS pudiera ser obtenida fácilmente por la comunidad del transporte marítimo internacional.

6.92 Por consiguiente, el Comité instó a los Gobiernos Contratantes a que comuniquen tal información a la Organización para confirmar que no se oponen a que ésta la transmita a una fuente central para su difusión a la comunidad del transporte marítimo en todo el mundo.

6.93 Tras observar que se había cometido un error en la redacción de la regla XI-2/13.7 del Convenio SOLAS, el Comité pidió al Secretario General que levantara un acta de rectificación para corregir dicho error, así como otro que figura en el párrafo 4.33.8 de la parte B del Código PBIP, según se indica en el anexo 4 del documento MSC 77/WP.15.

6.94 El Comité encargó a la Secretaría que revisase el formulario de notificación que figura en el anexo 1 del documento MSC 77/6/10, de modo que fuera fácil de utilizar y pudiera consultarse en un sitio en la Red, que lo distribuyera a los Gobiernos Miembros mediante una circular MSC y lo incluyera oportunamente en el sitio de la OMI en la Red.

Registro sinóptico continuo

6.95 Al examinar las prescripciones de la regla XI-1/5 del Convenio SOLAS sobre el registro sinóptico continuo, el Comité observó que, debido a la falta de tiempo y a la complejidad de las cuestiones, así como a la necesidad de lograr un resultado óptimo en el primer intento, el MSWG no había podido ultimar el proyecto de modelo provisional y el proyecto de directrices para el registro sinóptico continuo.

6.96 Tras tomar nota de los avances realizados hasta la fecha en relación con el registro sinóptico continuo, que figuran en el anexo 5 del documento MSC 77/WP.15, el Comité refrendó el establecimiento de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, bajo la coordinación del Reino Unido*, para proseguir con la labor sobre el proyecto de modelo provisional y de directrices relativas al registro sinóptico continuo, a fin de que el coordinador lo presente a la vigésima tercera Asamblea para su examen por la Comisión 2 (Asuntos técnicos), con miras a la adopción de un proyecto conexo de resolución de la Asamblea, por medio del cual se autorice al Comité de Seguridad Marítima a, entre otras cosas, revisar el registro basándose en la experiencia adquirida. El Comité reconoció que este plan de acción también permitiría a la Secretaría, en colaboración con las partes interesadas, elaborar el correspondiente modelo electrónico y difundirlo en el sitio de la OMI en la Red, lo cual se consideró fundamental para que tanto el

---

* **Coordinador:**
Sr. J.F. Wall,
Head of Shipping Policy 2
Chairman UK Search and Rescue Strategic Committee
Shipping Policy Division 2
Department for Transport, Local Government and the Regions
Zone 2/28, Great Minster House
76 Marsham Street, London SW1P 4DR

Teléfono: 020 7944 3650
Facsímil: 020 7944 2186
Móvil: 07768 490661
Correo electrónico: frank.wall@dft.gsi.gov.uk

sector como las Administraciones hagan uso del registro sinóptico continuo. El Comité admitió asimismo que las compañías y las administraciones ya estaban recopilando la información necesaria para sus registros sinópticos continuos, y se las alentó a que prosiguieran con dicha labor sin esperar a los formularios de la OMI.

Organizaciones de protección reconocidas

6.97 Al examinar las directrices y las normas mínimas aplicables a las organizaciones de protección reconocidas, propuestas por las Islas Marshall (MSC 77/6/4) y las recomendaciones conexas formuladas por la República de Corea (MSC 77/6/14), el Comité tuvo en cuenta los resultados de las deliberaciones del MSWG y acordó que convendría disponer de directrices para las organizaciones de protección reconocidas en lugar de normas mínimas antes del 1 de julio de 2004, y observó que se había elaborado un proyecto de orientaciones, que podría ser revisado basándose en la experiencia adquirida después de esa fecha y posteriormente formularse como resolución de la Asamblea.

6.98 Seguidamente, el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1074 sobre "Directrices provisionales para la autorización de organizaciones de protección reconocidas que actúan en nombre de la Administración y/o la autoridad designada de un Gobierno Contratante".

Grupo de trabajo OIT/OMI sobre protección portuaria

6.99 El Comité observó que el mandato del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI sobre protección portuaria había sido adoptado por la Conferencia SOLAS de 2002 como parte de la resolución 8 y acordó que no convenía modificarlo.

6.100 El Comité tomó nota de que se esperaba que el instrumento resultante de las deliberaciones del Grupo mixto (es decir, el Código de prácticas (orientación) de las Naciones Unidas-OIT sobre protección marítima en los puertos) se ultimara a tiempo para su aprobación por el Consejo de Administración de la OIT, en marzo de 2004, y por el MSC 78, con miras a su publicación a más tardar el 1 de julio de 2004.

6.101 El Comité recomendó a los Estados que participen en la reunión del Grupo mixto que velen por la coherencia entre el Código de prácticas de la OIT y las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, a fin de no duplicar la labor que están realizando otros organismos, como por ejemplo la Organización Mundial de Aduanas sobre la protección de la cadena logística, y especialmente para no ocasionar ningún retraso en la fecha de aplicación del Código PBIP, prevista para julio de 2004.

Proyecto de informe para la Asamblea sobre la labor realizada

6.102 El Comité refrendó el proyecto de informe para la Asamblea sobre la labor realizada, elaborado por el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en el párrafo dispositivo 6 de la resolución A.924(22), que figura en el documento MSC 77/6/2, y autorizó a la Secretaría a completar este informe con detalles de las actividades de otros órganos pertinentes de la OMI y los resultados de la labor del MSC 77 y del TC 53.

Orientaciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto

6.103 El Comité tomó nota de que los Estados Unidos tenían la intención de elaborar orientaciones para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la protección

marítima, mediante un grupo de trabajo por correspondencia oficioso, antes de que el Subcomité FSI las considerara y examinara en detalle, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las partes de los otros Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto a que consideraran la posibilidad de elaborar directrices análogas o de participar en su elaboración.

Implantación del nuevo régimen reglamentario

6.104 El Comité tomó nota de las deliberaciones mantenidas en el seno del MSWG y sancionó los resultados de éstas en relación con la implantación del nuevo sistema reglamentario, que figuran en los párrafos 68 a 75 del documento MSC 77/WP.15, cuyas partes pertinentes se incorporarán en la circular MSC sobre las orientaciones a las que se hace referencia en el párrafo 6.69 *supra* y, en particular, acordó que el número de identificación del buque (regla XI-1/3 del SOLAS) que ha de estar marcado permanentemente en el casco del buque esté constituido por el prefijo "IMO" seguido por un número de siete dígitos, de conformidad con la resolución A.600(15).

6.105 La delegación de Arabia Saudita se reservó su posición respecto del empleo de la palabra "*intelligence*" en el texto inglés del párrafo 70 del documento MSC 77/WP.15.

6.106 El Comité tomó nota de la declaración del observador de la IACS, hecha también en nombre de los observadores de BIMCO, INTERCARGO, CILC, INTERTANKO e IPTA, en la que se recordaban las deliberaciones mantenidas en el MSC 76 sobre el valor de la enmienda a la regla XI-1/3 del SOLAS, a saber, la prescripción que exige el marcado externo permanente del buque con el número de identificación. El sector había afirmado enérgicamente, contando con el apoyo, incluso durante la Conferencia, de por lo menos un Estado Miembro, que los costes que esto supondría para el sector, estimados a 5 000 dólares de los Estados Unidos para cada buque al que se aplica el Convenio SOLAS o a 280 millones de dólares de los Estados Unidos para toda la flota de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS, exceden con mucho cualquier beneficio que pueda acarrear esta medida desde el punto de vista de la protección.

El observador de la IACS hizo referencia a la decisión del Comité de que el número de identificación del buque debe incluir también las letras "IMO", es decir, tres caracteres más antes del número de siete dígitos, cuyo marcado debe efectuarse (véase el párrafo 5.2 de la regla XI-1/3 del SOLAS), "mediante grabación en hueco o en relieve, o con punzón" y debe pintarse (párrafo 5.1 de la regla XI-1/3 del SOLAS) "en un color que resalte", y declaró que la inclusión de estas tres letras en cada buque al que se aplica el Convenio SOLAS supondría un coste adicional para el sector de 25 millones de dólares de los Estados Unidos, sin contar los costes de mantenimiento cada vez que se vuelva a pintar.

Sean cuales fueren los beneficios de la regla XI-1/3 del SOLAS, no puede haber ninguno en una interpretación tan burocrática de la misma. El sector no logra ver la justificación, desde el punto de vista de la protección o desde cualquier otro, de que se exija añadir las letras "IMO".

La OMI tiene por finalidad hacer que el tráfico marítimo sea más seguro, eficiente y sin riesgo ecológico, cometido también de las organizaciones del sector. De acuerdo con estas últimas, esta prescripción no supone ninguna mejora en términos de protección, seguridad, o protección del medio marino y, desde luego, no es una interpretación idónea de la regla.

Aunque ésta pueda parecer una cuestión de menor importancia en las deliberaciones del actual periodo de sesiones del Comité, las organizaciones del sector piden respetuosamente al Comité que vuelva a considerar la decisión adoptada a este respecto.

Programa de trabajo sobre protección marítima

6.107 El Comité sancionó el programa de trabajo sobre protección marítima, revisado por el MSWG en lo que atañe al Comité.

7 PLAN DE AUDITORÍAS MODELO DE LA OMI PROPUESTO

Generalidades

7.1 El Comité recordó que en su 76º periodo de sesiones había examinado la petición del Consejo, en sus 88º y 89º periodos de sesiones, en relación con la labor que debería realizarse respecto del plan de auditorías modelo de la OMI propuesto y determinó los aspectos críticos de seguridad y de protección que el Plan ha de abarcar. El MSC 76 había tomado nota del resultado del MEPC 48 y del TC 52 sobre esta cuestión y había coincidido con su la decisión de que se estableciera un grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/TCC sobre el plan propuesto durante el presente periodo de sesiones del Comité, con el mandato aprobado por el C 89.

7.2 El Comité tomó nota del documento MSC 77/7 (Secretaría) en el que se informa sobre el resultado del examen llevado a cabo por el MSC 76 de la antedicha petición del Consejo. Tomó nota además de que la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 57º periodo de sesiones, al adoptar, el 12 de diciembre de 2002, una resolución sobre los Océanos y el Derecho del Mar, había acogido favorablemente la decisión de la OMI de elaborar el plan de auditorías modelo propuesto y había alentado a la Organización a que prosiguiera la labor. El Comité tomó nota asimismo del documento MSC 77/WP.2 en el que figura el mandato para el citado Grupo mixto de trabajo, aprobado por el C 89.

Elaboración de los pormenores del plan de auditorías modelo

7.3 El Comité examinó los documentos presentados por:

.1 Dinamarca, que propone un proyecto de normas del Estado marítimo, directrices para las auditorías del Estado marítimo y un procedimiento para llevar a cabo la auditoría (MSC 77/7/1);

.2 Estados Unidos, Francia, Islas Marshall, Japón, Luxemburgo, Noruega, República de Corea, Reino Unido, Singapur y Suecia, que proponen objetivos y principios para el plan de auditoría modelo así como su alcance, y formulan observaciones sobre cuestiones relativas a la creación de capacidad, la administración y gestión del plan, y otros asuntos para la elaboración e implantación de éste (MSC 77/7/2);

.3 España, que formula observaciones sobre párrafos específicos del documento MSC 77/7/2 y propone que el plan tenga carácter obligatorio para todos los Estados de abanderamiento con flotas que se destinan a viajes internacionales, y que los resultados de las auditorías sean de acceso público a través de la OMI o de otros sistemas de información como, por ejemplo, Equasis (MSC 77/7/3 y MSC 77/7/4);

.4 Japón, que presenta un estudio de la OACI titulado *Universal Oversight Audit. Programme* (MSC 77/INF.4); y

.5 ICS, BIMCO, INTERCARGO e INTERTANKO que proporcionan información respecto de la iniciativa del sector sobre la actuación del Estado de abanderamiento (MSC 77/INF.18).

7.4 Durante las deliberaciones mantenidas, el Comité tomó nota de que la propuesta de España (MSC 77/7/4) de que el plan tenga carácter obligatorio también se había presentado al Consejo, y acordó que le corresponde a dicho órgano decidir al respecto. En cuanto a la inclusión en el plan de la CONVEMAR y del Convenio de Formación, varias delegaciones expresaron opiniones divergentes sobre la utilidad de tal inclusión y el Comité remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que éste la examine y brinde asesoramiento.

7.5 En el contexto del plan, el Comité examinó los resultados del FSI 11 en lo que respecta al proyecto de código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI (MSC 77/15, párrafos 9 a 11 y 14.6) y tomó nota de los progresos logrados por el Subcomité en la elaboración del proyecto de código. El Comité refrendó, en principio, las recomendaciones del Subcomité relativas a:

.1 las entidades que abarcará dicho código (a saber, Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores del puerto);

.2 el calendario para la labor del Subcomité sobre dicho código, con objeto de ultimar los proyectos de código y de resolución conexa de la Asamblea para que se remitan al MSC 80 y el MEPC 52 con miras a su aprobación y posterior adopción por la Asamblea; y

.3 la necesidad de que el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/TCC sobre el plan de auditorías modelo de la OMI y el Subcomité FSI se mantengan al tanto de las novedades sobre ambas cuestiones a fin de asegurar compatibilidad entre el plan y el código. El Comité encomendó a la Secretaría que tome las medidas pertinentes.

7.6 El Comité también observó que el título actual del plan de auditorías modelo de la OMI quizá no sea adecuado y que debería examinarse este aspecto en su momento oportuno.

Constitución del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/TCC

7.7 El Comité constituyó el Grupo mixto de trabajo sobre el plan de auditorías modelo voluntario de la OMI propuesto con el mandato indicado a continuación, aprobado por el Consejo, que también deberá tener en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno.

El Grupo de trabajo MSC/MEPC/TCC sobre el plan voluntario de auditorías modelo de la OMI, teniendo en cuenta los documentos C 88/13/2, C 88/13/3, C 88/13/4, C 88/D, C 89/13/Add.1, C 89/13/1, C 89/13/2, C 89/13/3, C 89/D, MEPC 48/10/5, MEPC 48/10/6, MEPC 48/10/7, MEPC 48/21 (párrafos 10.4.1 a 10.4.14), TC 52/2, TC 52/2/2, TC 52/2/3, TC 52/14 (párrafos 2.2 a 2.17), MSC 76/9/1 y Add.1, MSC 76/9/3, MSC 76/9/5, MSC 76/9/6, MSC 76/9/7, MSC 76/9/8 (párrafos 20 a 25) 7y MSC 76/23 (párrafos 9.16 a 9.25), y las cuestiones sustantivas relacionadas con la elaboración, funcionamiento, gestión, administración y financiación del plan que figuran en el anexo 1 del documento C 89/WP.1/Rev.1, así como toda otra cuestión sustantiva y pertinente que pueda identificar el Grupo, deberá:

.1 utilizando el documento C 88/13/2 como base, elaborar para el plan voluntario de auditorías modelo de la OMI;

.1.1 objetivos claros; y

.1.2 principios claros;

.2 elaborar, según proceda, un plan de trabajo para abordar las cuestiones sustantivas planteadas, incluidas las actividades de cooperación técnica, la creación de capacidad y la financiación para el logro de los objetivos del plan;

.3 basándose en los objetivos y principios elaborados, identificar:

.3.1 aquellas áreas/sectores de la autoridad competente de un Estado Miembro que deben someterse a auditoría y que podrían proporcionar una valoración objetiva, teniendo en cuenta que los distintos Estados Miembros emplean métodos diferentes para cumplir sus responsabilidades; y

.3.2 aquellos instrumentos de la OMI que establezcan respecto de una Parte obligaciones y responsabilidades críticas desde el punto de vista del medio ambiente, la protección y la seguridad, y que podrían someterse a auditoría para lograr los objetivos del plan;

.4 elaborar, en la medida de lo posible, un documento de referencia para el plan, teniendo en cuenta los resultados sobre las cuestiones a las que se hace referencia en los párrafos .1 a .3 *supra*; y

.5 preparar un informe del Grupo mixto de trabajo para los comités y el 90º periodo de sesiones o el 22º periodo de sesiones extraordinario del Consejo, según proceda, que incluya las recomendaciones pertinentes para que el plan entre en vigor.

Informe del Grupo mixto de trabajo

7.8 Tras haber recibido el informe del Grupo mixto de trabajo (MSC 77/WP.14), el Comité tomó nota de las deliberaciones generales mantenidas por el Grupo y, en particular, que el plan contendrá referencias al código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI, según proceda, que la Organización va a elaborar; y que el marco de referencia del plan se elaborará de modo que si el código no llega a materializarse, el plan podría seguir siendo independiente y viable. El Comité tomó nota además de que el Grupo había acordado que las obligaciones y responsabilidades deberían poder someterse a auditoría de conformidad con lo dispuesto en el código.

7.9 Durante las deliberaciones generales, el Comité tomó nota de que algunas delegaciones habían manifestado que el calendario que figura en el cuadro del párrafo 12.3 del informe del Grupo (MSC 77/WP.14, anexo) debería modificarse para que refleje la propuesta de adoptar simultáneamente el plan y el código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI por la vigésima cuarta Asamblea en 2005, ya que ambas cuestiones se complementan y relacionan entre sí. Otras delegaciones manifestaron que no era necesario modificar el calendario propuesto y que en el párrafo 3.4 del informe del Grupo se establecían claramente los motivos para no emparejar la adopción del plan con la del código. El Comité estimó que el Consejo debería volver a examinar esta cuestión, según proceda.

Objetivos del plan

7.10 El Comité sancionó la opinión del Grupo de que la promulgación, implantación y ejecución de la legislación adecuada eran las tres cuestiones esenciales respecto de las cuales podría medirse la actuación del Estado Miembro por lo que respecta a sus obligaciones convencionales, al objetivo global y a los diez objetivos de apoyo del plan, que incluyen el cumplimiento del código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI, la promulgación, administración y ejecución de leyes y reglas, la delegación de poderes, el control y supervisión de la ejecución de responsabilidades legales, el cumplimiento de otras obligaciones y responsabilidades del Estado Miembro, la creación de capacidad y la asistencia técnica, y la provisión de información sobre los resultados al Estado Miembro objeto de la auditoría, a los Miembros de la Organización en su totalidad y la aplicación de estos resultados a la labor de la misma.

Principios del plan

7.11 El Comité también tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre el mantenimiento del anonimato del Estado sometido a auditoría y refrendó la decisión de que los principios del plan debían ser la soberanía y universalidad, la coherencia, el carácter equitativo, objetivo y oportuno, la transparencia y divulgación, la calidad y globalidad y el continuo perfeccionamiento.

Alcance de la auditoría

7.12 Por lo que respecta al alcance de la auditoría, el Comité tomó nota de la decisión del Grupo de que la auditoría debería incluir secciones sobre instrumentos de la OMI, obligaciones y responsabilidades de un Estado Miembro y las áreas que ha de cubrir el plan. También tomó nota del debate del Grupo sobre la propuesta de España (MSC 77/7/3) de que se excluya del plan a la CONVEMAR y al Convenio de Formación 1978, enmendado, y sancionó la decisión del Grupo, sujeta a las decisiones del MEPC y del TCC, de incluir una referencia genérica a la CONVEMAR en el párrafo introductorio de la parte relativa al alcance del plan, de modo que se reconozca que se trata de una convención general, pero que se indique que sus disposiciones pertinentes se implantan mediante instrumentos específicos de la OMI.

7.13 El Comité aprobó las recomendaciones del Grupo de incluir en el plan el Convenio de Formación, 1978, enmendado, de no duplicar las prescripciones obligatorias relativas a las auditorías que ya se recogen en dicho Convenio y de que sólo deberían formar parte integrante del plan aquellos aspectos de dicho Convenio que no están cubiertos por las auditorías prescritas en él, limitándose a la verificación (únicamente) de aquellas partes del Convenio que hayan sido previamente evaluadas.

7.14 Al tomar nota de que el Grupo había examinado las consecuencias de someter el cumplimiento del capítulo XI-2 del SOLAS sobre las medidas para incrementar la protección marítima y del Código PBIP a auditorías en virtud del plan, de que había llegado a la conclusión de que sería prematuro tomar tal decisión dado que los instrumentos antedichos entrarán en vigor en julio de 2004 y de que es posible que existan ciertos aspectos delicados en el marco de las consideraciones sobre la protección que deberían volver a tratarse y analizarse, el Comité aprobó la recomendación del Grupo de que el capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP no se consideren dentro del alcance del plan por el momento.

7.15 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo y de su recomendación de que la cuestión de la inclusión de otros convenios de la OMI se vuelva a examinar en el futuro, incluida una lista opcional de instrumentos adicionales de la OMI, para garantizar que se identifican otras áreas potencialmente críticas de obligaciones y responsabilidades de los Estados Miembros y se incluyan dentro del alcance del plan, con miras a realzar aún más la actuación de todos los Estados Miembros como Partes de los instrumentos aplicables de la OMI. A este respecto, el Comité aprobó la recomendación del Grupo de que los siguientes instrumentos, según proceda, que recogen responsabilidades y obligaciones críticas, se incluyan en el plan:

.1 el Convenio SOLAS 74, enmendado y modificado por el Protocolo de 1978 y el Protocolo de 1988;

.2 el Convenio de Formación, 1978, enmendado:

.3 el Convenio de Líneas de Carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988;

.4 el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969; y

.5 el Reglamento de Abordajes, 1972, enmendado.

y tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre los códigos obligatorios a los que se hace referencia en los instrumentos de la OMI recomendados para que se incluyan en el plan, que son ahora parte integral de los instrumentos en cuestión y que, como tales, se someterán a auditorías, según proceda, y de que debería darse especial consideración al Código IMDG debido a las circunstancias especiales en las que sus enmiendas entrarán en vigor.

Labor general relativa a la elaboración del plan

7.16 Tras adoptar las medidas anteriormente mencionadas, el Comité tomó nota de los progresos realizados por el Grupo en relación con las siguientes cuestiones:

.1 el marco para las auditorías de los Estados Miembros;

.2 los procedimientos para las auditorías de los Estados Miembros;

.3 las cuestiones sustanciales para la elaboración del plan; y

.4 el plan de trabajo para la elaboración del plan,

y refrendó el proyecto de resolución de la Asamblea propuesto sobre el plan de auditorías modelo de la OMI con carácter voluntario, que figura en el anexo 4 del documento MSC 77/WP.14, con miras a su aprobación por el Consejo, en su 90º periodo de sesiones, para someterlo a la adopción de la vigésima tercera Asamblea.

Medidas cuya adopción se pide al Consejo

7.17 Tras aprobar el informe del Grupo por lo que a las cuestiones relacionadas con la seguridad y la protección marítimas se refiere, el Comité invitó al Consejo a que tuviera en cuenta los resultados de su examen del informe del Grupo mixto de trabajo, según proceda, durante sus deliberaciones sobre la cuestión.

8 LUGARES DE REFUGIO

8.1 El Comité recordó que, siguiendo instrucciones del MSC 74, el NAV 48 había elaborado un proyecto de directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, junto con el proyecto de resolución conexa de la Asamblea, así como un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el establecimiento del Servicio de Asistencia Marítima (MAS) (NAV 48/19, anexos 12 y 13).

8.2 El Comité recordó también que, en el MSC 76, había tomado nota de que:

.1 el MEPC 48 (MEPC 48/21) había examinado los resultados del NAV 48 respecto de esta cuestión y acordado efectuar algunos cambios y someter otros puntos a examen, según se refleja en el documento MSC 76/11/3, párrafos 7 y 8; y

.2 el LEG 85 (LEG 85/11) también había examinado los resultados del NAV 48 y acordado examinar los aspectos relativos a la responsabilidad jurídica y a la garantía financiera derivados de los proyectos de resoluciones de la Asamblea antedichos, en caso de que así se lo pidiera el Comité (MSC 76/11/3, párrafo 13).

8.3 El Comité recordó también que en el MSC 76:

.1 había tomado nota del informe sobre la marcha de los trabajos respecto del proyecto de directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, junto con el proyecto de resolución conexa de la Asamblea, al igual que el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el establecimiento del Servicio de asistencia marítima (MAS) (NAV 48/19, párrafos 5.10 y 5.12 y anexos 12 y 13);

.2 había decidido remitir los proyectos de resoluciones de la Asamblea y el proyecto de directrices al COMSAR 7 con miras a determinar si existe alguna discrepancia con los procedimientos SAR existentes;

.3 había autorizado al Subcomité NAV a presentar el texto final de las directrices junto con las resoluciones conexas de la Asamblea, directamente a la vigésima tercera Asamblea, teniendo en cuenta las propuestas y observaciones del Comité, el COMSAR 7, el MEPC y el Comité Jurídico; y

.4 había invitado al Comité Jurídico a que examinara los aspectos de esta labor en curso que entran en su ámbito de competencia, centrándose en particular en la provisión de garantía financiera, ya sea para cubrir los gastos en que pueda incurrir el Estado ribereño o para ofrecer una indemnización adecuada que permita hacer frente a la responsabilidad que pueda tener el propietario del buque.

8.4 El Comité tomó nota (MSC 77/8/1) de que el COMSAR 7, recordando las disposiciones de la circular MSC/Circ.892 "Notificación de un alerta a las autoridades de búsqueda y salvamento", relativas a la necesidad de informar lo antes posible a los MRCC sobre cualquier problema o suceso que pueda convertirse en una situación de peligro, había acordado invitar al Comité a que pidiera al NAV 49 que, al ultimar el texto de los dos proyectos de resoluciones de la Asamblea, se asegure de que:

.1 cuando se utilice el término "socorro", éste tenga el significado definido en el Convenio SAR;

.2 se establezca que hay un único punto de contacto para las comunicaciones originadas desde el buque y éste debe ser el MRCC; y

.3 de ser posible, se asignen al MRCC las funciones del Servicio de asistencia marítima (MAS).

8.5 El Comité tomó nota de que el COMSAR 7, reconociendo que correspondería a los Gobiernos Contratantes decidir a qué organización deben encargar las funciones del MAS, había acordado que los deberes del Servicio de asistencia marítima, según figuran en la sección 3 del proyecto de directrices del mismo nombre (NAV 48/19, anexo 13), que principalmente atañen a las comunicaciones, podrían quedar a cargo de los MRCC; que el establecimiento de una nueva autoridad con funciones similares a las de dichos centros podría crear confusión; y que los MRCC constituyen normalmente el único punto de contacto ya que están disponible las 24 horas del día y ya se les ha asignado la obligación de comunicarse con todas las partes y autoridades interesadas por lo que respecta a buques en peligro o con dificultades que podrían convertirse en situaciones de socorro.

8.6 El Comité, tras examinar la petición del COMSAR 7 (MSC 77/8/1, párrafos 2 a 4), decidió encomendar al NAV 49 que tenga en cuenta los resultados del COMSAR 7 (cuyos pormenores figuran en el párrafo 8.4 *supra*) durante su revisión y ultimación de los dos proyectos de resolución de la Asamblea sobre lugares de refugio.

8.7 El Comité tomó nota también (MSC 77/2/1) que en el LEG 86 se había reconocido que las situaciones de buques en peligro estaban cubiertas por el régimen actual de responsabilidad e indemnización, es decir, los instrumentos que están en vigor (como el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, y el Convenio del Fondo 1992), además de aquellos que se han adoptado pero aún no han entrado en vigor (Convenio SNP, Convenio sobre los Combustibles Líquidos de los Buques, y Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad), así como por los que están en preparación, como el de Remoción de Restos de Naufragios y el del Fondo Complementario. Sin embargo, se reconoció que es probable que haya lagunas, dado que no todos lo buques están sujetos a las prescripciones sobre seguro obligatorio y no todos los Estados son parte en los instrumentos pertinentes. El LEG 86 apoyó la necesidad de adoptar, con carácter urgente, las directrices sobre lugares de refugio y consideró que los puntos planteados por la Secretaría (LEG 86/8/1, anexo) eran válidos, y acordó que deberían señalarse al MSC 77 y al NAV 49 para que los tengan en cuenta en el curso de la elaboración de las Directrices. También se mostró conforme con la recomendación de que el proyecto de directrices debería incluir la siguiente advertencia: "Las presentes directrices no abordan la cuestión de la responsabilidad e indemnización por daños que resulten de una decisión de conceder o denegar a un buque un lugar de refugio". El LEG 86 también convino en recomendar al MSC 77 y al NAV 49 que se añada un párrafo en la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea sobre las directrices, en el que se pida al Comité Jurídico que, con carácter prioritario, examine las directrices desde su propia perspectiva, incluida la provisión de garantía financiera para cubrir los gastos del Estado ribereño y/o cuestiones de indemnización, y que tome las medidas que estime convenientes. El Comité Jurídico también recomendó la inclusión en la resolución de referencias al Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, y al Protocolo relativo a la intervención de 1973, en la lista de "convenios internacionales aplicables" que figura en el apéndice 2 de las directrices, y que en ella se inste a los Estados que todavía no

lo han hecho a que apliquen los regímenes existentes de responsabilidad e indemnización. En vista de que se prevé que el MSC 77 y el NAV 49 continúen trabajando en estas directrices antes de presentarlas en el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea, con miras a su adopción, y teniendo presente que la celebración del LEG 87 está prevista para antes de dicha Asamblea, el LEG 86 convino en llevar a cabo una revisión de las directrices en su próximo periodo de sesiones, si así lo pide el Comité.

8.8 El Comité examinó el documento presentado por la Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI) (MSC 77/8/2) en el que se recogen algunas observaciones formuladas en relación con los "lugares de refugio", incluida una propuesta para enmendar el párrafo 3.1.3.2 del proyecto de directrices, que figura en el documento NAV 48/19, anexo 12, de modo que incluya una recomendación dirigida a los Estados para que tengan en cuenta la conservación del buque en peligro y su carga cuando examinen la posibilidad de permitir su acceso a un lugar de refugio, y también propuso que la OMI elabore un convenio sobre lugares de refugio, de conformidad con lo indicado en el párrafo 14 del documento presentado.

8.9 El Comité también examinó un documento presentado por el Reino Unido (MSC 77/8/11) con observaciones sobre la propuesta de la IUMI (MSC 77/8/2), en el que indica que acepta parcialmente la enmienda propuesta por la IUMI al proyecto de directrices que figura en el párrafo 15 a) del documento MSC 77/8/2, y propone una modificación del párrafo 3.1.3.2. No obstante, el Reino Unido no estima que sea necesario elaborar un convenio de la OMI sobre lugares de refugio, tal como lo propone la IUMI; en especial, el Reino Unido no apoya que sea obligación de los Estados predeterminar lugares de refugio, ni tampoco apoya la referencia, en los incisos ii) y iii) del párrafo 14, a un órgano de supervisión, a nivel regional; sin embargo, está a favor de que se establezcan acuerdos tendientes a la cooperación regional, tales como los existentes en Europa, por ejemplo, el acuerdo de Bonn.

8.10 Tras un examen detallado, el Comité acordó, en principio, lo siguiente:

.1 el párrafo 3.1.3.2 del proyecto de directrices sobre lugares de refugio (NAV 48/19, anexo 12, anexo) debería enmendarse para incluir una recomendación a los efectos de que:

"Cuando se evalúe el análisis, los Estados deberán prestar la debida consideración a la conservación del casco, maquinaria y carga del buque necesitado de asistencia";

.2 no es necesario, por el momento, elaborar un convenio de la OMI sobre lugares de refugio, tal como lo propone la IUMI (MSC 77/8/2)),

.3 no se apoyó el concepto de un órgano de supervisión que determine ciertos puertos, fondeaderos y otras zonas apropiadas para buques en peligro; tal decisión debería adoptarse teniendo en cuenta cada caso en concreto, basándose en una metodología adecuada; y

.4 en las directrices sobre lugares de refugio no deberían designarse lugares de refugio predeterminados.

8.11 El Comité acordó también remitir el documento MSC 77/8/11 (Reino Unido) al NAV 49, para que éste lo examine durante su revisión y ultimación de los dos proyectos de resolución de la Asamblea relativos a los lugares de refugio.

8.12 El Comité examinó un documento presentado por las Bahamas (MSC 77/8/3) en el que se recomienda que:

.1 se establezca un mecanismo para fomentar a nivel internacional la planificación previa, amplia y uniforme de las cuestiones relativas a los lugares de refugio, incluidas las metodologías y parámetros para la evaluación de los riesgos y la designación de lugares de refugio adecuados. Será necesario elaborar planes regionales nacionales y locales para apoyar este marco internacional y los Estados deberán recibir asesoramiento técnico y logístico apropiado cuando ello sea necesario;

.2 debería garantizarse la financiación necesaria para el reembolso de los gastos realizados, incluidos los de limpieza, según parámetros específicos; y

.3 se deberían poner a disposición recursos financieros, con arreglo a parámetros específicos, para indemnizar a quienes sufran pérdidas como resultado de las operaciones relacionadas con los lugares de refugio.

Además, las Bahamas recomiendan que se especifiquen y acuerden los procedimientos relativos a los lugares de refugio utilizando, cuando proceda, los convenios y acuerdos internacionales vigentes (haciendo referencia, cuando sea necesario, a tales dispositivos como a contratos de salvamento y otros acuerdos mercantiles).

8.13 El Comité también examinó un documento presentado por España (MSC 77/8/10) en el que figuran observaciones respecto de la propuesta de las Bahamas (MSC 77/8/3) y se subraya que debe diseñarse un mecanismo a nivel mundial para la designación de lugares de refugio, incluyendo metodología y parámetros predeterminados de evaluación de riesgos en qué fundamentar tal designación, así como un régimen de financiación para cubrir los gastos en que los Estados ribereños incurren al establecer lugares de refugio, incluida la limpieza de las costas.

8.14 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con las recomendaciones presentadas por las Bahamas y España (párrafos 8.12 y 8.13, respectivamente). Sin embargo, el Comité no cree necesario remitir los documentos pertinentes al NAV 49 dado que la mayor parte de las cuestiones técnicas ya se reflejan adecuadamente en el proyecto de resoluciones de la Asamblea preparado por el NAV 48, en tanto que las cuestiones relativas a la indemnización y garantía financiera son de mayor interés para el Comité Jurídico.

8.15 El Comité examinó un documento presentado por Francia (MSC 77/8/4) en el que se indica que la posición adoptada por el COMSAR 7 de que los MRCC asuman las funciones del MAS plantea la necesidad de enmendar los proyectos de resoluciones de la Asamblea propuestos por el NAV 48, en particular el proyecto de resolución sobre el MAS (NAV 48/19, anexo 13).

8.16 El Comité acordó que la propuesta presentada por Francia (MSC 77/8/4) debe ser examinada por el NAV 49, pero tomó nota, no obstante, de la opinión de algunas delegaciones de que no eran necesarias orientaciones directas sobre esta cuestión, que debería dejarse a juicio de las respectivas administraciones marítimas nacionales.

8.17 El Comité examinó también los documentos MSC 77/8/5, MSC 77/8/6 y MSC 77/8/7 presentados por España en los que se proponen enmiendas al proyecto de directrices sobre lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, preparado por el NAV 48, en particular enmiendas a las secciones 1, 2 y 3 incluido el apéndice 1 del proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el anexo 12 del informe del NAV 48 (NAV 48/19).

8.18 La delegación de España opina que el proyecto de directrices sobre lugares de refugio elaborado por el NAV 48 contiene ciertas inconsistencias, que es necesario elaborar procedimientos y criterios técnicos para la determinación de lugares de refugio, y que deben predeterminarse los procedimientos exactos de actuación para cada una de las diversas situaciones en que un buque puede solicitar el acceso a un lugar de refugio. Además, es necesario establecer un régimen de financiación para cubrir los gastos en que los Estados ribereños incurren al establecer lugares de refugios, y de indemnización de los daños que se produzcan.

8.19 Hubo extensas deliberaciones sobre las enmiendas de fondo propuestas por España. Algunos delegados apoyaron las propuestas de España, en tanto que una mayoría opinaba que no eran necesarias enmiendas tan extensas.

8.20 Una mayoría significativa de delegaciones que participaron en el debate, opinó también que las propuestas de España constituyen un alejamiento radical de las directrices de fácil consulta necesarias para determinar los lugares de refugio y que era necesario establecer un equilibrio al elaborar los criterios propuestos por España. En consecuencia, el Comité acordó, en principio, no aceptar las propuestas de España, aunque acordó remitir al NAV 49 las partes pertinentes de los documentos MSC 77/8/5 y MSC 77/8/6 para que las tenga en cuenta al revisar y ultimar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre las directrices relativas a los lugares de refugio (véase también el párrafo 8.26).

8.21 La delegación de Honduras apoyó en principio, la preocupación manifestada por la delegación de España en los diversos documentos presentados por lo que respecta a la provisión de lugares de refugio a los buques que podrían poner en peligro las zonas costeras. Reconoció que las cuestiones de responsabilidad e indemnización por los daños causados por los buques no se habían abordado en los textos actuales y, según lo había indicado por España, estas cuestiones son de gran preocupación para los Estados, particularmente los Estados con pocos o limitados recursos a la hora de tomar decisiones para proporcionar lugares de refugio a buques que podrían poner en peligro los intereses de tales Estados, sus costas o ciudadanos, sin que se disponga de la suficiente indemnización. Por consiguiente, la delegación de Honduras opinó que es necesario que los aspectos de responsabilidad e indemnización se elaboren adecuadamente en las directrices basándose en las propuestas presentadas por la delegación de España que a su juicio son válidas.

8.22 La delegación de Nueva Zelandia manifestó su preocupación por el texto propuesto para el párrafo 2.31 del documento MSC 77/8/6, anexo 1 (España) dado que carece de flexibilidad y podría desalentar a los capitanes de buque a solicitar asistencia a tiempo. El texto propuesto podría plantear además problemas prácticos a países remotos, que no dispongan de representantes de los propietarios o agentes residentes en la región.

8.23 El Comité examinó asimismo un documento presentado por BIMCO (MSC 77/8/8) en el que se recomienda que el Comité pida al NAV 49 que examine, con carácter de urgencia, las observaciones recibidas de otros órganos de la OMI, así como de la Asamblea General de las Naciones Unidas, y que elabore un proyecto de directrices y de resolución conexa de la

Asamblea en el que se exhorte a los Estados ribereños y a las regiones costeras a que establezcan regímenes de lugares de refugio, y autorizó al NAV 49 a que remita tales proyectos directamente a la vigésima tercera Asamblea.

8.24 Además, el Comité examinó un documento presentado por INTERTANKO (MSC 77/8/9) en el que se subraya la importancia de ultimar las directrices y una resolución sobre los lugares de refugio, y se propone al Comité que inste a los órganos de la OMI pertinentes a que ultimen la labor con carácter urgente a fin de que la vigésima tercera Asamblea pueda adoptar una resolución definitiva.

8.25 El Comité tomó nota de que la preocupación y las opiniones manifestadas por BIMCO e INTERTANKO se habían abordado adecuadamente en los dos proyectos de resoluciones de la Asamblea sobre los lugares de refugio preparados por el NAV 48, que el NAV 49 ultimará y remitirá directamente a la vigésima tercera Asamblea con miras a su adopción.

8.26 El Comité tomó nota de la información proporcionada por SIGTTO (MSC 77/INF.2) sobre la publicación de SIGTTO recientemente revisada titulada *"Safe Havens for Disabled Gas Carriers"*, que se refiere específicamente a los buques para el transporte de gas, y que proporciona información destinada a ayudar a quienes buscan u otorgan lugares de refugio.

8.27 Al concluir su resumen, el Presidente, teniendo en cuenta las diversas observaciones y propuestas formuladas, sugirió la siguiente orientación para el NAV 49:

.1 revisar y enmendar, según proceda, los anexos 12 y 13 del documento NAV 48/19 teniendo en cuenta los documentos MSC 77/8/1 (Secretaría), MSC 77/8/4 (Francia), MSC 77/8/5 y MSC 77/8/6 (España) y MSC 77/8/11 (Reino Unido), así como el documento MSC 77/2/1 (Secretaría) y todo documento pertinente presentado al NAV 49, en la medida en que las propuestas contenidas en los mismos no sean incompatibles con las decisiones tomadas por el Comité, según se indica más adelante;

.2 en lo que respecta a las propuestas contenidas en el documento MSC 77/8/5 (España), examinar sólo las propuestas de enmiendas de redacción al documento NAV 48/19, anexo 12, apéndice 1, mientras que el título, incluido el párrafo dispositivo del apéndice 1, no deben enmendarse;

.3 con respecto al documento MSC 77/8/6 (España), examinar sólo las propuestas de enmienda a las secciones 2.2.1, 2.3.1 y 2.6.1 del documento NAV 48/19, anexo 12, anexo;

.4 introducir, en un lugar apropiado del proyecto de directrices, la siguiente advertencia: "Las presentes directrices no abordan la cuestión de la responsabilidad e indemnización por daños que resulten de una decisión de conceder o denegar a un buque un lugar de refugio";

.5 tener en cuenta los resultados del LEG 86 e incluir el siguiente párrafo dispositivo en el proyecto de resolución sobre los lugares de refugio: "PIDE al Comité Jurídico que, con carácter prioritario, examine las directrices desde su propia perspectiva, incluida la provisión de garantía financiera para cubrir los gastos del Estado ribereño y/o cuestiones de indemnización, y a que tome las medidas que estime convenientes"; y

.6 presente los textos revisados de ambos proyectos de resoluciones de la Asamblea al LEG 87 a título de información y para que tome medidas según estime pertinente, y los remita directamente a la vigésima tercera Asamblea con miras a su adopción.

8.28 El Comité refrendó en su totalidad el resumen del Presidente y pidió al NAV 49 que proceda en consecuencia.

8.29 En relación con la introducción de una advertencia acerca de la cuestión de la responsabilidad e indemnización en el proyecto de directrices, según lo recomendado por el LEG 86, la delegación de España se reservó su postura. Además, España expresó dudas acerca de la conveniencia de aprobar unas directrices que no abordan complemente la cuestión de la responsabilidad e indemnización.

8.30 El Presidente, tras señalar al Comité el hecho de que los deliberaciones se habían centrado en torno a los dos proyectos de resolución de la Asamblea preparados por el NAV 48 y al modo de mejorarlos antes de remitirlos a la Asamblea con miras a su adopción, preguntó si el Comité consideraba necesario proseguir la labor sobre esta cuestión, es decir, prever más allá de lo dispuesto en los proyectos de resoluciones (en cuyo caso se mantendría este punto en el orden del día y se invitaría a que se presenten observaciones y propuestas al MSC 78) o si el Comité debía volver a examinar la cuestión después de que se adopten las dos resoluciones y se haya obtenido suficiente experiencia en cuanto a su implantación para dar mayor significado a la revisión de este punto.

8.31 El Comité acordó que no debería incluirse un punto separado sobre lugares de refugio en el orden del día del MSC 78; no obstante, esta medida podría volver a considerarse a la luz de las decisiones adoptadas por el LEG 87 y la vigésima tercera Asamblea.

9 MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES

INFORME DEL 7º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

9.1 El Comité recordó que el MSC 76 había examinado cuestiones urgentes derivadas del 7º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) (MSC 76/23, secciones 13 y 20), aprobó, en general, el informe de dicho periodo de sesiones del Subcomité (DSC 7/15) y adoptó medidas sobre las demás cuestiones (MSC 77/9), como se indica a continuación.

Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)

9.2 El Comité tomó nota de la opinión del DSC 7 de que, dado que la Guía FEm se ha distribuido muy recientemente como circular MSC/Circ.1025, sería prudente dar a los usuarios de la Guía la oportunidad de utilizarla y de formular sus observaciones al respecto antes de iniciar su revisión, y refrendó la decisión del Subcomité de invitar a los Miembros a que presenten al DSC 8 sus observaciones y propuestas respecto de cualquier enmienda a la Guía que estimen necesaria.

Examen de la Guía de primeros auxilios (Guía GPA)

9.3 El Comité recordó que el MSC 75 había refrendado la decisión del Subcomité respecto del examen de la Guía GPA (a saber, que el DSC 6 había tomado nota de que la OMS estaba revisando la Guía médica internacional de a bordo y había considerado apropiado remitir la Guía GPA a la OMS para que ésta efectúe observaciones acerca de la exactitud e idoneidad de sus disposiciones) y encomendado a la Secretaría a que establezca contacto con la Secretaría de la OMS y que informe de los resultados de tales consultas al DSC 7. El Comité tomó nota de que la Secretaría actuó según lo solicitado, y se espera la respuesta de la OMS.

Examen del Código de Cargas a Granel

9.4 El Comité tomó nota de que el Subcomité había reconocido la amplia labor relativa a la revisión del Código de Cargas a Granel y le había invitado a que ampliara el plazo previsto de ultimación de los trabajos hasta 2004, y refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité.

Aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre – asuntos relacionados con la carga

9.5 El Comité, tras tomar nota de que el DSC 7 no había podido examinar la cuestión debido a los datos insuficientes y a la falta de información y, por lo tanto, había acordado invitar a la IACS a que la estudiara y brindara asesoramiento al DSC 8, en vista de que para ese momento las reglas relativas a la gestión del agua de lastre en el mar ya se habrían ultimado y estarían disponibles, refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité respecto de esta cuestión.

Orientación sobre los defectos estructurales graves en los contenedores

9.6 El Comité, tras recordar que el MSC 75 había examinado una ponencia de España (MSC 75/7/2) en la que proponía la elaboración de un manual de deficiencias estructurales en los contenedores CSC y que había decidido incluir, en el programa de trabajo del Subcomité y de su orden del día provisional para el DSC 7, un punto de alta prioridad sobre " Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores", refrendó la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre esta cuestión.

Medidas para incrementar la protección marítima

9.7 El Comité recordó que el MSC 75 había, por recomendación del Grupo de trabajo sobre protección marítima, encargado al DSC 7 que examinara las recomendaciones sobre el transporte de mercancías peligrosas en condiciones de seguridad y actividades conexas en zonas portuarias (MSC/Circ.675) y el curso modelo conexo (Curso modelo de la OMI 3.18) a la luz de las medidas de protección pertinente; y había incluido, en el programa de trabajo del Subcomité y del orden del día provisional del DSC 7, un punto de alta prioridad sobre "Medidas para incrementar la protección marítima", con fecha de ultimación prevista para 2004.

9.8 El Comité tomó nota de que el DSC 7, al examinar la cuestión, llegó a la conclusión de que sería prematuro constituir, en este momento, un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en la cuestión, y que debería esperarse el resultado de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima y de otros organismos internacionales (tales como la OMA y la CETE) antes de proseguir la tarea respecto de esta cuestión.

9.9 El Comité, en vista de lo antedicho, refrendó la opinión del Subcomité y las medidas adoptadas por éste.

Concesión de exenciones de las disposiciones del Código IMDG

9.10 El Comité recordó (MSC 77/9/1) que el MSC 76 había tomado nota de que el DSC 7 había reconocido que existía una necesidad imperiosa de que la Organización examine la cuestión y, tras haberse mostrado de acuerdo, en principio, con un proyecto pertinente de enmiendas al Código, lo había remitido al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que lo ultimara.

9.11 El Comité tomó nota (MSC 77/9/1) de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción (en su reunión celebrada del 17 al 21 de marzo de 2003) había acordado, en respuesta a las peticiones del Comité y el Subcomité (MSC 77/9/1, párrafo 4) que, a fin de abordar adecuadamente la cuestión, sería apropiado adoptar un criterio dual, es decir:

.1 ultimar el proyecto pertinente de enmiendas al Código; y

.2 con miras a tratar la cuestión durante el periodo intermedio (o sea, antes de que las disposiciones del Código enmendado (edición de 2004) entren en vigor el 1 de enero de 2006) proporcionar, en la circular MSC que se le ha pedido que elabore, una interpretación unificada del capítulo 7.9 del Código para que abarque las aprobaciones de las autoridades competentes.

9.12 Basándose en lo anterior, el Comité refrendó el criterio adoptado por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción y aprobó la circular MSC/Circ.1075 sobre la concesión de exenciones de las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

9.13 Al aprobar la circular antedicha, el Comité autorizó a la Secretaría, cuando prepare el texto final, a efectuar cualquier cambio de redacción que estime oportuno.

10 RADIOCOMUNICACIONES Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

INFORME DEL 7º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

GENERALIDADES

10.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (COMSAR 7/23, 7/23/Corr.1 y MSC 77/10) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS RADIOCOMUNICACIONES

Lista de coordinadores de zonas NAVAREA

10.2 El Comité refrendó la medida adoptada por el Subcomité de pedir a la Secretaría que publicara la circular COMSAR/Circ.30 sobre la Lista de coordinadores de zonas NAVAREA, que sustituye a la circular COMSAR/Circ.24.

Enmiendas al Manual del servicio internacional SafetyNET

10.3 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1064/Add.1 sobre Enmiendas al Manual del servicio internacional SafetyNET, que complementa la circular MSC/Circ.1064, y tomó nota de que la adición se había preparado como respuesta a las cuestiones planteadas por la Federación de Rusia en el documento MSC 76/22/9.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA UIT

Declaración de coordinación de la OMI para la Comisión de estudio 8 de la UIT

10.4 El Comité sancionó la medida adoptada por el Subcomité de pedir a la Secretaría que transmitiera a la Comisión de estudio 8 (CE 8) una declaración de coordinación sobre la necesidad operacional de elaborar disposiciones para disponer de un formato normalizado de los números ISMM que se utilizarán en el SIA a bordo de las aeronaves de búsqueda y salvamento.

10.5 La Secretaría informó al Comité de que se había transmitido a la UIT la declaración de coordinación; que sería examinada primero por el Grupo de trabajo 8B en noviembre y, posteriormente, por la Comisión de estudio 8 en diciembre de 2003, y que los resultados de dicha reunión se presentarían al COMSAR 8.

SERVICIOS SATELITARIOS

Retirada de los servicios de Inmarsat-A

10.6 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1076 sobre la Retirada futura por Inmarsat Ltd. de los servicios Inmarsat-A, que surtirá efecto a partir del 31 de diciembre de 2007.

Sistema Inmarsat-E

10.7 El Comité refrendó el acuerdo y las medidas adoptadas por el Subcomité con respecto a la inclusión de un código específico de alerta para "hombre al agua" en el protocolo de Inmarsat-E y, en particular, las instrucciones dadas a la Secretaría de:

.1 transmitir la decisión anterior a la Comisión de estudio 8 de la UIT con miras a enmendar la recomendación M.623-3 del UIT-R sobre características de transmisión de un sistema de radiobalizas de localización de siniestros por satélite que funciona con satélites geoestacionarios en la banda de 1,6 GHz; y

.2 informar al respecto a Inmarsat Ltd. a través de la IMSO.

Procedimiento para el reconocimiento de los sistemas móviles por satélite

10.8 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1077 sobre el Procedimiento para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM, y se mostró de acuerdo con que el Subcomité considerara cualesquiera sistemas de dicho tipo que se propongan en el futuro en relación con el punto de su programa de trabajo titulado "Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)".

Examen de la resolución A.888(21)

10.9 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo dispositivo 3 c) de la resolución A.888(21) sobre Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM, el Comité autorizó al Subcomité a examinar la resolución en relación con el punto de su programa de trabajo sobre "Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)", con miras a mantenerla actualizada para garantizar la integridad a largo plazo del SMSSM.

OTRAS CUESTIONES RELACIONADAS CON LAS RADIOCOMUNICACIONES

Falsos alertas

10.10 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1078 acerca de las Directrices para las Administraciones sobre la notificación de falsos alertas.

Anteproyecto de enmiendas a la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS

10.11 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla IV/15.9 del Convenio SOLAS, recogido en el anexo 9, en el que se aclaran las prescripciones sobre la prueba y el mantenimiento de las RLS satelitarias, con miras a que lo adopte el MSC 78 y con fecha de entrada en vigor propuesta para el 1 de enero de 2006. El Comité pidió al Secretario General que distribuya el proyecto de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS.

10.12 Teniendo en cuenta la decisión indicada en el párrafo 10.11 *supra*, el Comité encargó a la Secretaría que incluyera los correspondientes cambios, a reserva de su adopción por parte del MSC 78, en el preámbulo de la resolución MSC.83(70), Enmiendas de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.746(18)), así como en el Código de seguridad para buques pesqueros y en las Directrices de aplicación voluntaria (párrafo 9.13.8 del anexo 1 y párrafo 9.13.8 del anexo 2).

Revisión de las normas de funcionamiento del equipo NAVTEX

10.13 El Comité adoptó la resolución MSC.148(77) sobre la Adopción de las normas de funcionamiento revisadas del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radiavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques (NAVTEX), recogida en el anexo 10, y encargó al NAV 49 que examinara en relación con su punto del orden del día titulado "Prescripciones para la presentación y utilización de la información proporcionada por el SIA en las pantallas de navegación de a bordo" la prescripción de que los sistemas integrados de navegación tengan capacidad para presentar visualmente la información NAVTEX y para establecer la interfaz con los receptores NAVTEX.

10.14 El Comité sancionó la medida adoptada por el Subcomité de pedir a la Secretaría que transmitiera la declaración de coordinación acordada a la Comisión Electrotécnica Internacional (Comité Técnico 80) con la solicitud de que incluya en el sistema integrado de visualización una definición de una conexión de datos capaz de establecer la interfaz con los receptores NAVTEX.

Revisión de las normas de funcionamiento del equipo portátil de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia

10.15 El Comité adoptó la resolución MSC.149(77) sobre la Adopción de las normas de funcionamiento revisadas de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, recogida en el anexo 11.

Fuente de energía de reserva del equipo SIA

10.16 Tras examinar el documento MSC 77/10/5 (Alemania y Estados Unidos), en el que se propone que el SIA esté conectado a la fuente de energía de reserva de la estación radioeléctrica, y teniendo en cuenta las observaciones efectuadas por varias delegaciones, el Comité decidió que sería prematuro aprobar en principio la propuesta de enmiendas y encargó al COMSAR 8 que examinara el documento MSC 77/10/5 desde un punto de vista técnico y asesorara al MSC 78 como correspondiera.

Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas

10.17 El Comité aprobó la circular COMSAR/Circ.32 sobre la Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS, y sancionó, en relación con el documento MSC 76/20/5 (Noruega) remitido al COMSAR 7, el asesoramiento del Subcomité de que se mantengan las prescripciones obligatorias existentes para que el equipo de ondas hectométricas y decamétricas esté equipado con telegrafía de impresión directa.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA BÚSQUEDA Y EL SALVAMENTO

Operaciones de salvamento en gran escala

10.18 El Comité sancionó la medida adoptada por el Subcomité de publicar la circular COMSAR/Circ.31 sobre las Operaciones de salvamento en gran escala.

10ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

10.19 El Comité aprobó la celebración de la 10ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que está prevista que tenga lugar en Torquay (Reino Unido) del 15 al 19 de septiembre de 2003 (véase también el párrafo 23.48.2).

Planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje

10.20 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1079 sobre las Directrices para la elaboración de planes de colaboración entre los servicios de búsqueda y salvamento y los buques de pasaje (de conformidad con la regla V/7.3 del Convenio SOLAS), que combina los textos de las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041 y los sustituye, e hizo suya la opinión del Subcomité de que no era necesario enmendar o modificar los planes de colaboración de salvamento elaborados de conformidad con lo dispuesto en las circulares MSC/Circ.1000 y MSC/Circ.1041, tal como se señala en la circular MSC/Circ.1079.

Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento

10.21 Teniendo en cuenta las inquietudes manifestadas por el Reino Unido, que contó con el apoyo del observador de la ICS, relativas, en particular, a la responsabilidad médica y las posibles acciones que podrían entablarse contra los médicos y las ventajas que conllevaría cumplimentar el "Formulario de uso" y entregarlo a una institución central designada por la autoridad marítima de cada país, el Comité aprobó, en principio, el proyecto de circular MSC acerca de las Orientaciones sobre aspectos de responsabilidad, incluida la responsabilidad civil, relacionados con el uso del botiquín médico de emergencia y evaluación de su utilización en los casos de emergencia, y tuvo a bien:

.1 encargar al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité sobre la asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento que volviera a examinar el proyecto de circular MSC y asesorara al COMSAR 8 como correspondiera; y

.2 autorizar al COMSAR 8 a que, teniendo en cuenta el asesoramiento del Grupo de trabajo por correspondencia, ultimara las Orientaciones; y a la Secretaría a que las distribuyera como una circular MSC.

10.22 El Comité tomó nota de que el Subcomité, por falta de tiempo, no pudo examinar la petición del MSC 75 de determinar qué tipos de buques de pasaje que no fueran los de transbordo rodado podrían beneficiarse de llevar un botiquín de primeros auxilios y, por lo tanto, había pedido al Comité que ampliara hasta 2004 el plazo de ultimación del punto titulado "Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento" (véase también el párrafo 23.22).

Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR

10.23 El Comité tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, en su 9ª reunión, celebrada en Hong Kong (China) del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002, había preparado un proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR que, posteriormente, sancionó el COMSAR 7.

10.24 De conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21) y tras quedar enterado de que la OACI ya había aprobado el proyecto de enmiendas propuesto, el Comité adoptó la propuesta de enmiendas al Manual IAMSAR a fin de que se distribuya mediante la circular MSC/Circ.1080 y decidió que las enmiendas así adoptadas entrarán en vigor el 1 de julio de 2004.

10.25 En relación con el anteproyecto de enmiendas al Manual IAMSAR, la delegación de Grecia realizó la siguiente declaración:

> "El proyecto de enmiendas propuesto consiste en dos nuevos párrafos que se añadirán, el primero, en el párrafo 2.3 del volumen I del Manual IAMSAR (nuevo párrafo 2.3.4) y, el segundo, en el párrafo 3.4.4 del volumen II (nuevo inciso que se añadirá al final del párrafo 3.4.4). Con los nuevos párrafos propuestos se pretende hacer frente a situaciones excepcionales. Contrariamente al párrafo 2.3.4, que se refiere directamente a la estructura y función de los RCC que tienen diferentes orígenes, el inciso que se añadirá en el párrafo 3.4.4 no puede integrarse adecuadamente en el texto del párrafo mencionado sin crear importantes dificultades de interpretación. De hecho, la propuesta de enmienda al

párrafo 3.4.4 está pensada para que se aplique en casos muy excepcionales en los que, en la práctica, no exista un RCC asociado con un STA y, a nuestro juicio, la situación excepcional a la cual se supone que se aplicaría el nuevo inciso del párrafo 3.4.4 debería indicarse con la mayor claridad en el texto. Por esta razón, la delegación griega propone que en el nuevo inciso del párrafo 3.4.4 se añada la siguiente frase: "**En caso de que en la práctica no exista un CCS (RCC) asociado al ATS (STA)...**""

EXAMEN DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y LOS PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

Propuesta de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR

10.26 El Comité observó que en el COMSAR 7, durante los debates sobre la propuesta de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR resultante de la reunión oficiosa sobre búsqueda y salvamento celebrada en Suecia en septiembre de 2002, la delegación de Noruega había manifestado la opinión de que era necesario elaborar disposiciones adicionales que permitieran establecer las "salvaguardas" necesarias para eliminar las incertidumbres que actualmente menoscaban la búsqueda y el salvamento marítimos. Algunas delegaciones y observadores que respaldaron la opinión manifestada por Noruega deseaban solamente que se elaboraran reglas adicionales más rigurosas; no obstante, ninguna de las delegaciones presentes en el COMSAR 7 se opuso al texto de la propuesta de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR. La mayoría de las delegaciones aceptó que el proyecto de enmiendas constituía una solución intermedia justa que quedaría complementada por medio de directrices sobre la interpretación armonizada de las disposiciones para los capitanes y los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las Partes en el Convenio SAR.

10.27 Además del proyecto de enmiendas propuesto, Noruega (MSC 77/10/2) propuso que en los Convenios SAR y SOLAS se incluyeran "disposiciones de salvaguarda" que, en su opinión, permitirán garantizar a los capitanes que se les permitirá, en todos los casos y circunstancias, proceder al desembarco de las personas rescatadas en el mar en un lugar seguro de un Estado apropiado. Si en el presente periodo de sesiones el Comité no sancionara la propuesta de enmiendas o cualquier otra propuesta que sirviera también de "salvaguarda", Noruega propuso aplazar por el momento el proceso de enmienda de los dos convenios y, en su lugar, volver a examinar la cuestión en el foro interorganismos de las Naciones Unidas.

10.28 La ACNUR (MSC 77/10/7) presentó información relativa a la protección de los solicitantes de asilo y de los refugiados rescatados en el mar.

10.29 La Secretaría informó al Comité de un reciente intercambio de correspondencia con la ACNUR en relación con la posibilidad de que ésta actualice, posiblemente en colaboración con la OMI, sus directrices destinadas a los capitanes y sobre el acuerdo alcanzado entre las dos organizaciones sobre la posibilidad de emprender dichas actividades cuando la OMI haya adoptado una decisión sobre el sistema de regulación que regiría la actuación con las personas rescatadas en el mar, supuestamente mediante las enmiendas que se contempla incorporar en los Convenios SOLAS y SAR.

10.30 La Secretaría aclaró también que la iniciativa interorganismos emprendida por el Secretario General en 2001 tenía por objeto crear un mecanismo de colaboración y coordinación entre los organismos y programas de las Naciones Unidas que intervienen en las situaciones de emergencia de una forma coordinada y coherente, y no buscar acuerdos normativos para los que

la Secretaría no tenía mandato alguno y que eran prerrogativa de los Gobiernos Parte en los convenios pertinentes, tales como los Convenios SOLAS y SAR.

10.31 Durante los debates sobre el particular, algunas delegaciones señalaron que se necesitaría más tiempo para examinar la propuesta de enmienda; no obstante, teniendo en cuenta la importancia y la complejidad de la cuestión, convinieron en examinar el documento MSC 77/WP.10 presentado conjuntamente por Australia, Estados Unidos, Francia, Noruega, Reino Unido y Suecia, en el que se recogen proyectos de resoluciones MSC sobre la adopción de enmiendas a los Convenios SAR y SOLAS y que constituye un texto de transacción cuidadosamente redactado.

10.32 Al respecto, la delegación de Malta, tras dar las gracias a todas las partes que habían presentado documentos pertinentes, en particular a Suecia, Noruega y la ACNUR, hizo referencia a la obligación de la OMI de hacer todo lo que esté en sus manos para garantizar la seguridad de las vidas de todas las personas que estén en peligro en el mar, cualquiera que sea su estado o motivación en el momento del salvamento. Tanto los Estados ribereños como los capitanes de los buques que prestan asistencia tienen un papel que desempeñar. Refiriéndose en concreto al documento MSC 77/WP.10, la delegación maltesa dio las gracias a los coautores del documento y, tras referirse al objetivo del Convenio SOLAS, que es el de proteger la vida humana en el mar, declaró que ésta precisamente era la intención del texto del documento MSC 77/WP.10.

Tras aclarar que no se oponían a la solución intermedia propuesta en el documento que se examinaba, la delegación de Malta estimó que el acuerdo particular al que se había llegado, en el cual se utiliza la región de búsqueda y salvamento, en lugar de la tierra firme o el puerto de escala más cercanos, como indicador de responsabilidad principal, más que temporal, afectaría a su país, y posiblemente sólo a su país, de una forma especialmente negativa. Ello se debe, en concreto, a que su país se caracteriza por contar con una región de búsqueda y salvamento muy extensa y una base de recursos muy reducida, además de estar expuesto de forma desmesurada a flujos de personas susceptibles de ser rescatadas en el mar en la inmensidad del Mediterráneo. Sin prejuicio para el presente texto de transacción, al que Malta no se oponía, y teniendo en cuenta que se habían presentado tarde algunos documentos que las autoridades jurídicas de su país tendrían que examinar con mayor detenimiento, la delegación se reservó su postura sobre el particular en este momento.

10.33 La delegación de Australia, tras mencionar que había participado en la 2ª reunión oficiosa celebrada en Suecia, señaló que las conclusiones de dicha reunión no constituían la postura oficial de los participantes, Gobiernos u organizaciones presentes, tal como parecía haber apuntado Suecia en el documento MSC 77/WP.4. No obstante, Australia, los Estados Unidos, Francia, Noruega, el Reino Unido y Suecia habían aunado esfuerzos para utilizar el texto de la 2ª reunión oficiosa como punto de partida para los debates que culminaban en la resolución de transacción recogida en el documento MSC 77/WP.10. Australia compartía las inquietudes de Malta sobre el proceso mediante el cual las resoluciones se habían presentado finalmente ante el Comité y reconocía que todas las delegaciones desearían examinarlo con atención antes de que la propuesta de enmiendas y las resoluciones MSC conexas se adoptaran en el MSC 78. Australia, no obstante, desearía que dichas resoluciones, incluido el texto acordado y sin modificar del proyecto de enmiendas propuesto por el COMSAR 7, se presentaran ante el MSC 78.

10.34 La delegación de Noruega, haciendo referencia a los esfuerzos considerables hechos por todas las Partes que habían participado en la redacción de los textos que el Comité tenía ante sí, hizo hincapié en que dichos textos representaban el resultado de acuerdos entre dichas Partes y

exhortó a todas las delegaciones a que no trataran de introducir cambios que podrían alterar el delicado equilibrio obtenido.

10.35 Los Estados Unidos (MSC 77/10/8) presentaron un esquema pormenorizado para las directrices a las que se hace referencia en el proyecto de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR.

10.36 Tras un extenso debate, y teniendo en cuenta las diferentes opiniones expresadas y las observaciones formuladas por el COMSAR 7, el Comité:

.1 aprobó el proyecto de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR y los proyectos de resoluciones MSC conexos, que figuran en los anexos 12 y 13, respectivamente, con miras a adoptarlos en el MSC 78, y pidió al Secretario General que los distribuyera de conformidad con el artículo VIII del Convenio Solas y el artículo III del Convenio SAR;

.2 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por los Estados Unidos* para preparar el proyecto de directrices basándose en el esquema que figura en el documento MSC 77/10/8 y presentar un informe ante el COMSAR 8; y

.3 encargó al COMSAR 8 que ultimara el proyecto de directrices a las que se hace referencia en el anteproyecto de enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR y lo presentara como un proyecto de [resolución] [circular] MSC ante el MSC 78 para su [adopción] [aprobación].

Informe sobre los avances realizados que ha de presentarse a la Asamblea en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución A.920(22)

10.37 El Comité examinó el documento MSC 77/10/3 (Secretaría), en el que se presenta un proyecto de informe sobre los avances realizados que ha de presentarse a la Asamblea en cumplimiento del párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución A.920(22) y que el Secretario General incluirá en su informe para la vigésima tercera Asamblea, y, teniendo en cuenta las diferentes decisiones y observaciones formuladas en el examen del punto antedicho, aprobó la propuesta de informe sobre los avances realizados y encargó a la Secretaría que la complementara, según correspondiera, con la parte pertinente del informe del MSC 77 y la presentara al C 90 para que la refrendara y presentara a la vigésima tercera Asamblea.

PATRULLA ANTÁRTICA NAVAL COMBINADA

10.38 El Comité tomó nota de la información facilitada por Argentina y Chile (MSC 77/10/1) sobre las actividades emprendidas durante la cuarta Patrulla Antártica Naval Combinada, que tuvo lugar durante el verano austral de 2001-2002.

---

* **Coordinador:**
Sr. Dan Lemon
Commandant (G-OPR)
U.S. Coast Guard
2100 Second Street S.W.
Washington DC 20593
Estados Unidos
Tel: 202-267 1582
Correo electrónico: dlemon@comdt.uscg.mil

SUPERVISIÓN INTERGUBERNAMENTAL DE LOS POSIBLES PROVEEDORES FUTUROS DE SERVICIOS MÓVILES POR SATÉLITE PARA EL SMSSM

10.39 El Comité examinó el documento MSC 77/10/4 (Dinamarca), en el que se aborda la cuestión de la supervisión intergubernamental de los posibles proveedores futuros de los servicios móviles por satélite para el SMSSM y se informa al Comité de las cuestiones planteadas en la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO), antes de invitar al mismo a que solicite formalmente a la IMSO que lleve a cabo la supervisión de los posibles proveedores antedichos y, además, continúe supervisando las actividades de Inmarsat que sean pertinentes para el SMSSM.

10.40 Teniendo en cuenta las observaciones de la abrumadora mayoría de los que tomaron la palabra a favor de la propuesta danesa, el Comité convino en que se necesitará una supervisión intergubernamental, similar a la que la IMSO presta actualmente respecto de Inmarsat Ltd., cuando la Organización acepte y reconozca en el futuro a otros proveedores de servicios SMSSM por satélite. No obstante, encargó a la Secretaría que se pusiera en contacto con la IMSO para averiguar si dicha organización podría llevar a cabo la supervisión de los futuros proveedores de servicios por satélite para el SMSSM y asesorara al MSC 78 como correspondiera.

MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA CONFERENCIA DE FLORENCIA

10.41 Tras examinar el documento MSC 77/10/6 (Secretaría), en el que se da cuenta de las medidas tomadas para implantar las recomendaciones de la Conferencia sobre búsqueda y salvamento (SAR) y el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), celebrada en Florencia en el año 2000, y teniendo en cuenta las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, el Comité:

.1 invitó a los países africanos que no habían respondido aún a las invitaciones de la Conferencia de Florencia a que lo hicieran lo antes posible; y

.2 pidió a la Secretaría que organizara lo más pronto posible misiones y otras reuniones, como se especifica en los párrafos 12, 15 y 16 del documento MSC 77/10/6, e informara al MSC 78 según procediera.

10.42 A fin de decidir cómo proceder con la implantación de las fases que faltan para dar efecto al establecimiento del MRCC. regional en Mombasa (y, posteriormente, los restantes MRCC subregionales propuestos por la Conferencia de Florencia), el Comité tomó nota de las siguientes opciones:

.1 establecimiento de un Fondo internacional SAR con contribuciones procedentes de la venta del Manual IAMSAR;

.2 financiación mediante un proyecto del PICT; y

.3 financiación mediante donantes (tales como el Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo, países donantes, etc.).

10.43 Con objeto de avanzar en la cuestión en su próximo periodo de sesiones, el Comité encargó a la Secretaría que efectuara un análisis de las repercusiones financieras de las opciones anteriores y de otras opciones posibles (o de una combinación de las mismas) y asesora al MSC 78 como correspondiera.

11 PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

INFORME CORRESPONDIENTE AL 47º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

11.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 47º periodo de sesiones del Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (FP 47/16 y MSC 77/11) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS

11.2 El Comité, tras observar que el proyecto de interpretaciones relativas a la regla II-2/10.5.6.3 del Convenio SOLAS no se debería haber incluido en el proyecto de circular MSC recogido en el anexo 2 del documento FP 47/16 (dado que se había remitido a un grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FP para que lo volviera a examinar), lo suprimió y aprobó la circular MSC/Circ.1081 sobre las Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS, y acordó que el 1 de julio de 2003 sería la fecha de aplicación de las mismas.

Interpretaciones unificadas del Código NGV 2000

11.3 El Comité tomó nota de que el Subcomité había ultimado la labor sobre la elaboración del proyecto de interpretaciones unificadas del Código NGV 2000 y lo había remitido al Subcomité DE para que éste llevara a cabo la labor de coordinación (véase también el párrafo 13.10).

Sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua

11.4 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1082 sobre las Interpretaciones unificadas de las Directrices para la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local a base de agua (MSC/Circ.913). Al respecto, el Comité sancionó la propuesta de la delegación de los Países Bajos de que, en el futuro, los subcomités deberían evitar elaborar interpretaciones unificadas para unas directrices. En los casos en que el texto existente de unas directrices sea vago y haya de modificarse, los subcomités interesados deberían enmendar las directrices como corresponda, en lugar de elaborar interpretaciones unificadas.

Interpretaciones unificadas de la regla II-2/15.2.11 del Convenio SOLAS

11.5 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1083 sobre la Interpretación unificada de la regla II-2/15.2.11, en vigor antes del 1 de julio de 2002, del Convenio SOLAS.

Principios para el trabajo en caliente a bordo de todos los tipos de buque

11.6 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1084 sobre los Principios para el trabajo en caliente a bordo de todos los tipos de buque.

Utilización del aparato respiratorio de tipo casco antihumo

11.7 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1085 sobre la Utilización del aparato respiratorio de tipo casco antihumo.

Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios de a bordo

11.8 Tras observar los resultados del examen efectuado por el Subcomité de la revisión de la resolución A.654(16) y la recomendación de éste al Subcomité DE de que examinara la conveniencia de adoptar medidas análogas por lo que respecta al uso de los signos gráficos de la norma ISO 17631:2002, que corresponden a dispositivos y medios de salvamento, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea propuesto sobre los Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios de a bordo, que figura en el anexo 14, a fin de presentarlo al vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea para su adopción.

Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria

11.9 El Comité tomó nota de los resultados del examen efectuado por el Subcomité de la revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria y de las recomendaciones que había hecho el Subcomité al Subcomité SLF de que examinara la posibilidad de incluir en el Código un nuevo anexo en el que se recoja una lista de los instrumentos pertinentes referenciados, como por ejemplo, los códigos PEF y SSCI, que fueron elaborados después de 1993, y estudiará las cuestiones estructurales relacionadas con la seguridad de los buques pesqueros de plástico reforzado con fibra de vidrio a fin de tomar una decisión sobre la mejor forma de proceder al respecto.

Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

11.10 Tras tomar nota de que los resultados del examen efectuado por el Subcomité de las cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño se tratarían en relación con el punto 4 del orden del día (Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño), cuando se estudien los documentos MSC 77/4 y MSC 77/4/Add.1 (en los que se resumen los resultados del examen de la cuestión por parte de los subcomités interesados), el Comité decidió que no era necesario adoptar ninguna otra medida sobre este punto del orden del día (véase también el párrafo 4.1.2).

Aprobación de sistemas de rociadores equivalentes

11.11 El Comité examinó el documento presentado por Dinamarca y Suecia (MSC 77/11/2), en el que se recogen observaciones sobre el proyecto, preparado por el Subcomité, de interpretación unificada del párrafo 3.22 de las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS (resolución A.800(19)) y se propone una interpretación alternativa, y decidió remitir la cuestión al FP 48 para que la examinara de nuevo en relación con el punto del orden del día titulado "Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios".

Código de prácticas para los detectores atmosféricos de neblinas de aceite

11.12 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1086 sobre el Código de prácticas para los detectores atmosféricos de neblinas de aceite.

Actualización del mandato del Subcomité

11.13 El Comité tomó nota de los resultados del examen efectuado por el Subcomité para actualizar su mandato, así como de las opiniones manifestadas en relación con la necesidad de que sea un solo subcomité el que se ocupe de la evacuación y el salvamento, tareas que en la actualidad son de la incumbencia de los subcomités COMSAR, DE y FP. El Comité, tras tomar nota de que el Subcomité volvería a examinar el mandato en su 48º periodo de sesiones a fin de presentarlo al MSC 78 para su aprobación, encargó también a los Subcomités COMSAR y DE que examinaran las opiniones manifestadas en relación con la responsabilidad de las cuestiones de evacuación y salvamento, y asesoraran al MSC 78 como correspondiera.

Tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores

11.14 Tras observar que el FP 47, a petición del MSC 76, había refundido los textos elaborados por el SLF 45 y el DSC 7 y el preparado por el mismo por lo que respecta a la protección contra incendios, y había elaborado un proyecto revisado de circular MSC en el que se recogían directrices generales, el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1087 sobre las Directrices relativas a las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores, tras acordar que la fecha de aplicación de las mismas sería el 1 de enero de 2004.

ELIMINACIÓN GRADUAL DEL USO DE HALONES A BORDO DE LOS BUQUES EXISTENTES

11.15 El Comité tomó nota del documento presentado por la Comisión Europea (MSC 77/11/1) en el que, tras recordar a la Organización los efectos perjudiciales de los halones en el medio ambiente, se pone en conocimiento de ésta el Reglamento (CE) Nº 2037/2000 sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, en virtud del cual las aplicaciones de halones que no sean críticas en buques de carga que enarbolen el pabellón de Estados que son miembros de la Unión Europea estarán prohibidas a más tardar el 31 de diciembre de 2003. No obstante, los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son miembros de la Unión Europea podrán verse afectados por este reglamento como resultado de la falta de medios, en los puertos de la Unión Europea, para el servicio y mantenimiento de los sistemas de protección contra incendios a base de halones. El Comité manifestó su agradecimiento a la Comisión Europea por la información presentada, tras tomar nota de que ésta tiene previsto presentar un documento ante el MSC 78 en el que pedirá a la OMI que dé comienzo a un trabajo de fondo para la eliminación gradual final de los halones en buques construidos antes del 1 de octubre de 1994.

12 FORMACIÓN Y GUARDIA

INFORME DEL 34º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

12.1 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 34º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (STW 34/14 y MSC 77/12) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Actualización periódica de la lista de Partes confirmadas en el Convenio de Formación

12.2 El Comité tomó nota de la opinión del Subcomité de que no era necesario introducir enmiendas al Convenio o al Código de Formación a efectos de actualizar la lista de Partes confirmadas en el Convenio de Formación.

12.3 Además, el Comité tomó nota del examen general sobre los métodos para difundir información llevado a cabo por el Subcomité a fin de actualizar la lista de Partes confirmadas en el Convenio de Formación y aprobó los procedimientos propuestos, teniendo en cuenta que, por el momento ellos tenían carácter provisional y podían ser revisados a la luz de la experiencia obtenida. El Comité también refrendó la opinión del Subcomité de que cualquier información sobre los resultados del procedimiento no deberían publicarse hasta el MSC 80 (mayo-junio de 2005) y que la presentación de información sobre los resultados del proceso de evaluación deberían constar en el formato acordado por el Subcomité (STW 34/14, párrafo 4.16, cuadro 1).

Enmiendas al Código de Formación respecto de la expresión "enmendado en 1995"

12.4 El Comité aprobó:

.1 la propuesta de proyecto de enmiendas a la parte A del Código de Formación, respecto de la supresión de la expresión "enmendado en 1995" y la resolución conexa, que figura en el anexo 15 y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo XII del Convenio de Formación, para que sean examinadas con miras a su adopción y posterior entrada en vigor el 1 de julio de 2006; y

.2 la propuesta de proyecto de enmiendas a la parte B del Código de Formación y la pertinente circular STCW.6, que entrarán en vigor en la misma fecha que las enmiendas a la parte A del Código antes mencionadas.

Guardia mientras el buque está fondeado

12.5 El Comité pidió al Subcomité NAV su parecer sobre las condiciones y circunstancias con arreglo a las cuales podría adoptarse una decisión a efectos de mantener una guardia de navegación permanente mientras el buque está fondeado, a fin de permitir que el Subcomité elabore una orientación adecuada para los capitanes.

Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia

12.6 El Comité refrendó la decisión del Comité de pedir a la Secretaría que elabore un cuestionario, para distribuirlo entre las Partes en el Convenio de Formación, a fin de recoger información sobre las normas nacionales en vigor relativas a las bases de datos, sistemas de registro y de medidas de lucha contra el fraude y para que informe sobre los resultados al STW 35 a efectos de que puedan determinarse las medidas que están implantando las Partes para limitar la proliferación de certificados falsos o expedidos de manera fraudulenta y, tras examinar el documento MSC 77/WP.9, aprobó la circular MSC/Circ.1088, relativa al Cuestionario sobre normas de las bases de datos nacionales, sistemas de registro y medidas de lucha contra el fraude.

12.7 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1089, relativa a las Orientaciones sobre medidas recomendadas contra el fraude y sobre características distintivas para evitar la falsificación de certificados de la gente de mar y MSC/Circ.1090, sobre Orientaciones destinadas a las

administraciones, compañías navieras, capitanes y agencias de contratación de personal para detectar y prevenir prácticas ilícitas relacionadas con los certificados.

Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

12.8 Respecto de nuevas medidas en cumplimiento de la resolución 3 de la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima, el Comité acordó enmendar durante el actual periodo de sesiones, a fin de presentarla a la vigésima tercera Asamblea para su adopción, la resolución A.890(21) por lo que hace a las tareas adicionales de a bordo derivadas de las nuevas disposiciones sobre protección. Por consiguiente, el Comité no refrendó la petición del Subcomité para que incluyera en el orden del día del STW 35 el examen de las aptitudes de la tripulación para hacerse cargo simultáneamente de varias situaciones de emergencia, puesto que no se había pedido al Subcomité que emprendiera el examen de la resolución.

12.9 El Comité aprobó la circular STCW.6/Circ.6, sobre Enmiendas a la sección B-V/3 del Código de Formación a fin de brindar orientación adicional a las administraciones, compañías navieras e instituciones de formación respecto de la formación de la tripulación de los buques de pasaje de gran tamaño en técnicas avanzadas de lucha contra incendios y de control de averías.

12.10 El Comité pidió al Subcomité FSI, al Grupo de trabajo por correspondencia del FSI sobre análisis de siniestros y a los Gobiernos Miembros que aportaran información sobre los análisis de siniestros y la supervisión por el Estado rector del puerto, y a las organizaciones no gubernamentales que proporcionaran datos sobre el impacto de la formación o de los niveles de formación respecto de los siniestros.

Medidas para incrementar la protección marítima

12.11 El Comité recordó que, en relación con el punto 6 del orden del día, (Medidas para incrementar la protección marítima), había tomado nota del examen que había llevado a cabo el Subcomité sobre la formación para el uso del SIA de a bordo, el marco y esquema conceptuales de los cursos modelo propuestos para el oficial de protección del buque (OPB), el oficial de la compañía para protección marítima (OCPM) y el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP); el mandato y los objetivos de proyecto para los encargados de elaborar los cursos y el establecimiento de un panel de validación.

12.12 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría de que el 30 de mayo de 2003 se habían recibido los proyectos de cursos modelo enviados por los encargados de su redacción y de que se habían enviado mediante correo electrónico a los miembros del panel de validación para su examen.

Programa de trabajo

12.13 Al examinar la propuesta del Subcomité de suprimir el punto sobre el "Análisis de siniestros" del programa de trabajo y de abordar el tema en relación con el punto "Otros asuntos", el Comité acordó adoptar medidas sobre la cuestión tras el examen de la propuesta del Reino Unido (MSC 77/18/1) sobre el uso de la EFS en el análisis de siniestros (véase asimismo el párrafo 18.10).

Proyecto de resolución de la Asamblea para revocar la resolución A.474(XII)

12.14 el Comité tomó nota de que el Subcomité había examinado el proyecto de resolución de la Asamblea relativa al Uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar, destinado a revocar la resolución A.474(XII), y aprobó dicho proyecto a efectos de su presentación a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones con miras a su adopción.

Transferencia de las disposiciones de la OIT al Convenio de Formación

12.15 Al examinar la petición de la OIT para que la OMI dé su acuerdo de principio a la posible transferencia de las disposiciones de la OIT relativas a los marineros preferentes al Convenio de Formación (MSC 77/12/4), varias delegaciones opinaron que era necesario efectuar un análisis más a fondo de las cuestiones de alcance general que podrían plantearse como consecuencia de dicha transferencia, antes de que la OMI aceptara ocuparse de la cuestión. Una delegación señaló la carga administrativa adicional que se impondría a las Partes en el Convenio de Formación, las personas competentes y la Secretaría, en razón de la comunicación de información con arreglo al artículo IV y la regla I/7 del Convenio respecto de las prescripciones sobre formación para los marineros preferentes.

12.16 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra no estuvieron de acuerdo con la petición de la OIT, pues consideraron prematura la medida. Sin embargo, el Comité acordó que el Subcomité debería examinar los resultados de los debates de la OIT respecto del Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (Nº 74); las disposiciones actuales de la OIT y las competencias específicas para la formación y certificación de marineros competentes, que podrían incluirse en el Convenio de Formación, a fin de poder realizar un análisis más completo de la situación; y que debería informar sobre el resultado de sus deliberaciones al MSC 78 (véase también la sección 23 (Programa de trabajo) del presente informe).

Cuestiones que deben tenerse en cuenta al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques

12.17 Al examinar una propuesta de las Islas Marshall (MSC 77/12/3) el Comité señaló que, respecto de la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño, el Subcomité había examinado, aunque no refrendó, un proyecto de circular sobre las cuestiones que debían examinarse al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques ya que el mismo era de interés para todos los buques y no solamente para los buques de pasaje de gran tamaño. En respuesta a una invitación formulada por el Subcomité para que las delegaciones interesadas presentaran propuestas revisadas, las Islas Marshall habían presentado un proyecto revisado. Tras examinarlo, el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1091 sobre Cuestiones que deben examinarse al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques.

ELABORACIÓN DE INFORMES EN CUMPLIMIENTO DE LA REGLA I/7, PÁRRAFO 2 DEL CONVENIO DE FORMACIÓN

Generalidades

12.18 El Comité recordó que el MSC 69 (MSC 69/22, párrafo 7.11) había pedido a la Secretaría que lo mantuviera informado sobre los avances relacionados con la elaboración de los informes en aplicación de lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación y que, en periodos de sesiones posteriores, el Comité había recibido una actualización de la información

comunicada por las 82 Partes que habían cumplido con el plazo del 1 de agosto de 1998, así como de aquellas cuya información se había recibido tras el vencimiento de ese plazo.

12.19 El Comité también recordó que el MSC 73 había acordado ocuparse en el Pleno de los informes del Secretario General, debido a la limitación del número de grupos de trabajo establecidos en cada periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafo 18.38).

Informes sobre la marcha de los trabajos

12.20 El Comité tomó nota de los avances realizados respecto de la evaluación de la información comunicada al 17 de marzo de 2003 por las Partes en el Convenio de Formación (MSC 77/12/1) y señaló que, al finalizar el MSC 76, la denominada "Lista blanca" incluía 71 Partes confirmadas por el MSC 73; 23 Partes confirmadas por el MSC 74; ocho Partes confirmadas por el 1º periodo de sesiones extraordinario del Comité; cuatro Partes confirmadas por el MSC 75 y dos Partes confirmadas por el MSC 76, ascendiendo así dichas Partes a 108, de un total de 144 Partes en el Convenio de Formación, con arreglo a la información distribuida por la circular MSC/Circ.1066.

12.21 El Comité también tomó nota de que, tras el informe sobre la marcha de los trabajos presentado el 17 de marzo de 2003 (MSC 77/12/1), de las restantes 12 Partes cuyos informes se habían comunicado, nueve paneles de personas competentes habían ultimado su evaluación inicial y se habían pedido aclaraciones a las Partes pertinentes y que, de éstas, dos paneles estaban examinando las aclaraciones proporcionadas por tales Partes interesadas y aún se aguardaban otras aclaraciones de las siete Partes restantes.

12.22 El Comité tomó nota asimismo de que se habían recibido y remitido a los paneles de personas competentes para su evaluación, ocho informes de evaluaciones independientes de conformidad con la regla I/8. Tres paneles habían ultimado su labor y el Secretario General había presentado su informe respecto de dichas Partes al actual periodo de sesiones. De este total, cuatro paneles habían completado su evaluación inicial y se había pedido a las Partes pertinentes que presentaran aclaraciones. Continuaba la labor respecto de la Parte restante.

Informe del Secretario General para el Comité

12.23 Al presentar su informe (MSC 77/WP.3) se señaló al Comité que, al elaborar los informes prescritos en el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación, el Secretario General había solicitado y tenido en cuenta las observaciones de las personas competentes seleccionadas de la lista establecida de conformidad con el párrafo 5 de la regla y distribuida mediante la circular MSC/Circ.797, actualizada periódicamente. Según lo prescrito por las circulares MSC/Circ.796/Rev.1 y MSC/Circ.995, el informe de cada parte estaba integrado por:

.1 el informe del Secretario General para el Comité;

.2 una descripción de los procedimientos aplicados;

.3 un resumen de las conclusiones alcanzadas, en forma de cuadro comparativo; y

.4 una indicación de las esferas que no eran aplicables a la Parte interesada.

12.24 A continuación, se invitó al Comité a que examinara los informes adjuntos al documento MSC 77/WP.3 a fin de confirmar que la información proporcionada por las Partes interesadas en el Convenio de Formación confirmaban que se había dado total y pleno cumplimiento a las disposiciones de dicho Convenio.

12.25 Tal como había sucedido con los informes del Secretario General presentados en sus anteriores periodos de sesiones, el Comité acordó considerar separadamente los informes correspondientes a cada Parte, a fin de:

.1 determinar, a partir del informe del Secretario General, el alcance de la información evaluada por los paneles;

.2 examinar el informe sobre los procedimientos para determinar cualesquiera temas que requirieran una aclaración;

.3 examinar la información presentada según el cuadro comparativo a fin de asegurarse de que es compatible con el informe del Secretario General; y

.4 confirmar que cada informe indicaba que los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada por las Partes interesadas se habían aplicado correctamente.

12.26 El Comité confirmó que los procedimientos para la evaluación de la información proporcionada se habían seguido correctamente respecto de tres Partes en el Convenio de Formación incluidas en el informe del Secretario General y pidió a la Secretaría que elaborara un proyecto de circular MSC (semejante a las aprobadas anteriormente, a saber: MSC/Circ. 978, 996, 1018, 1031 y 1066) adjuntando una lista de las Partes respecto de las cuales se había considerado, hasta el presente, que daban pleno y total cumplimiento al Convenio de Formación, incluidas las confirmadas en el actual periodo de sesiones, teniendo presente que toda información sobre el resultado de este proceso respecto de los informes sobre la evaluación independiente exigidos por la regla I/8 no serían difundidos, según la decisión indicada en el párrafo 12.3 *supra*, hasta el MSC 80 (mayo-junio de 2005).

12.27 Tras examinar el proyecto de una circular MSC especial (MSC 77/WP.8), el Comité aprobó la circular MSC/Circ.1092, relativa a las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación) 1978, enmendado, respecto de las cuales el Comité de Seguridad Marítima ha confirmado que han presentado información que demuestra que dan pleno y total cumplimiento a las disposiciones pertinentes del Convenio, con una lista de todas las Partes en el Convenio de Formación confirmadas hasta el presente.

APROBACIÓN DE PERSONAS COMPETENTES

12.28 El Comité aprobó la lista adicional de personas competentes designadas por los Gobiernos (MSC 77/12/2 y Add.1), y pidió a la Secretaría que en consecuencia actualice la circular MSC/Circ.797/Rev.8 y que publique la versión actualizada como circular MSC/Circ.797/Rev.9.

13 PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL 46º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ

Generalidades

13.1 El Comité examinó las cuestiones urgentes que se le habían remitido, derivadas del 46º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (DE 46/32 y MSC 77/13) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

13.2 El Comité señaló que el DE 46, al examinar el punto de su orden del día sobre interpretaciones del Código NGV 2000, había acordado que una pronta publicación de dichas interpretaciones sería de utilidad para las Administraciones a efectos de implantar las prescripciones del Código (que entraron en vigor el 1 de julio de 2002) y contribuirían a la seguridad de tales naves. Por consiguiente, acordó pedir al MSC 77 que examinara, además de los puntos a los cuales se había atribuido carácter urgente en el MSC 76, el proyecto de interpretaciones ultimado por el Subcomité, con miras a su aprobación (véase el párrafo 13.10 *infra*).

13.3 El Comité recordó que los documentos MSC 77/13, párrafos 4.9 a 4.19, MSC 77/13/2, MSC 77/13/3 y MSC 77/13/4, presentados en relación con este punto del orden del día, se habían considerado en relación con el punto 5 (Seguridad de los graneleros).

Aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre

13.4 El Comité estuvo de acuerdo con la opinión del Subcomité de que, hasta tanto se conozcan los resultados de la Conferencia sobre el agua de lastre, que se celebrará en 2004, el punto sobre "Aspectos de seguridad de la gestión del agua de lastre" debería mantenerse en el programa de trabajo del Subcomité e incluirse en el orden del día de un periodo de sesiones futuro, con arreglo a las instrucciones pertinentes del MEPC.

Enmiendas propuestas a la regla III/20 del Convenio SOLAS

13.5 El Comité aprobó las enmiendas propuestas a la regla III/20 del Convenio SOLAS relativas a la inspección de los botes salvavidas, según figuran en el anexo 16, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, a efectos de su examen y adopción por el MSC 78.

Directrices para el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, los dispositivos de puesta a flote y los mecanismos de suelta con carga

13.6 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1093 sobre Directrices para el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, los dispositivos de puesta a flote y los mecanismos de suelta con carga.

Enmiendas propuestas a la regla III/19 del Convenio SOLAS

13.7 El Comité aprobó las enmiendas propuestas a la regla III/19 del Convenio SOLAS relativas a las condiciones en las cuales deben llevarse a cabo los ejercicios y la formación para la utilización de los botes salvavidas en caso de emergencia, que figuran en el anexo 16 y pidió al

Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen con miras a su adopción por el MSC 78.

Plan de trabajo revisado relativo a las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

13.8 El Comité estuvo de acuerdo con el plan de trabajo revisado relativo a las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, que figura en el anexo 11 del documento DE 46/32.

Compatibilidad entre diversos dispositivos salvavidas

13.9 El Comité tomó nota del posible problema que plantearía la compatibilidad entre diversos dispositivos salvavidas y pidió al Subcomité que presente la cuestión durante sus tareas sobre las medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas. Se invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al respecto al DE 47.

Interpretaciones del Código NGV 2000 y del capítulo X del Convenio SOLAS

13.10 El Comité aprobó una circular MSC sobre Interpretaciones del Código NGV 2000 y del capítulo X del Convenio SOLAS, a reserva de la decisión del Subcomité SLF respecto de la propuesta de adición de un texto a la interpretación del párrafo 2.6.7 del Código, para su distribución inmediata una vez celebrado el SLF 46, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas.

Enmiendas propuestas a la regla III/32.3 del SOLAS y al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS

13.11 El Comité aprobó las enmiendas propuestas a la regla III/32.3 del SOLAS y al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS por lo que respecta a las prescripciones sobre la obligación de llevar a bordo trajes de inmersión, así como las enmiendas necesarias relativas a los inventarios del equipo, que figuran en los anexos 16 y 17, respectivamente, y pidió al Secretario General que las distribuyera de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS y del artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, respectivamente, para su examen con miras a su adopción por el MSC 78.

Microclima en las embarcaciones de supervivencias totalmente cerradas

13.12 El Comité tomó nota de la recomendación del Subcomité de que, por el momento, no siguiera adelante con la propuesta relativa a un nuevo punto del Programa de trabajo sobre el microclima en las embarcaciones de supervivencias totalmente cerradas.

Aprobación de las estaciones de servicio para balsas salvavidas

13.13 El Comité tomó nota de la opinión manifestada por el Subcomité al examinar, en cumplimiento de las instrucciones del MSC 76, el documento MSC 76/INF.14 (IACS), relativo al procedimiento de la IACS para la aprobación de las estaciones de servicio para botes salvavidas, de que el plan existente para la aprobación de estaciones de servicio se consideraba suficiente y de que no había necesidad urgente de cambiar las prácticas en rigor o de elaborar nuevos procedimientos.

Revisión de la resolución A.760(18)

13.14 El Comité aplazó el examen de la recomendación del Subcomité de que incluyera en su programa de trabajo un punto sobre "Revisión de la resolución A.760(18)", relativa a los símbolos de los dispositivos y medios salvavidas, como resultado de una recomendación pertinente formulada por el Subcomité FP, hasta tanto examine el Programa de trabajo del Subcomité, en el marco del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo) (véase asimismo el párrafo 23.31).

BOTES DE RESCATE RÁPIDOS Y MEDIOS DE RESCATE

13.15 El Comité recordó que el DE 46 había tomado nota de la intención de la delegación del Reino Unido de presentar al actual periodo de sesiones, para su aprobación, un proyecto de circular MSC sobre los botes de rescate rápido y los medios de rescate, a fin de actualizar la circular MSC/Circ.1016. En la nueva circular se señalaría al sector que en el seno de la Organización continuaba la labor sobre los botes de rescate rápidos, en especial respecto de la utilización de sistemas completos con componentes compatibles así como a la altura de instalación, ya que ambos eran factores de fundamental importancia para el funcionamiento adecuado de ese tipo de botes.

13.16 El Comité examinó el documento MSC 77/13/1 (Reino Unido), en el que se proponía un proyecto de circular MSC a fin de actualizar la información y asesoramiento que se brindan en la circular MSC/Circ.1016 y a sustituir esta última. Tras deliberar al respecto, el Comité pidió a un grupo de expertos que elaborara un proyecto de circular modificada y, tras examinar la propuesta del Grupo (MSC 77/WP.11), aprobó la circular MSC/Circ.1094 sobre Aplicación de la regla III/26 del Convenio SOLAS relativo a los sistemas de botes de rescate rápidos de bs buques de pasaje.

14 GASES Y LÍQUIDOS A GRANEL

Generalidades

14.1 El Subcomité examinó cuestiones urgentes derivadas del 8º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Gases y Líquidos a Granel (Subcomité BLG) (BLG 8/18, BLG 8/18/Add.1, BLG 8/18/Add.2 y MSC 77/14) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Normas mínimas revisadas de seguridad para buques que transportan líquidos a granel que contienen benceno

14.2 El Comité aprobó la circular MSC/Circ.1095 sobre Normas mínimas revisadas de seguridad para buques que transportan líquidos a granel que contienen benceno.

Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas que figuran en el Anexo I del MARPOL y el fueloil para usos marinos

14.3 El Comité adoptó la resolución MSC.150(77) sobre Recomendación relativa a las hojas informativas sobre la seguridad de las cargas que figuran en el Anexo I del MARPOL y el fueloil para usos marinos, que figuran en el anexo 18, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al MEPC 49.

Transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas

14.4 El Comité refrendó el plan de acción del Subcomité en relación con las prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques y, en especial, las decisiones de:

.1 remitir el proyecto de directrices sobre los elementos básicos de un plan de seguridad y salud en el trabajo a bordo, según figura en el documento BLG 8/WP.4, a los Subcomités COMSAR, DE, FP, FSI, SLF y STW para su examen, de modo que dichos órganos puedan formular observaciones y presentar propuestas, cuando lo consideren oportuno;

.2 examinar más a fondo, durante el BLG 9, el documento presentado por Noruega, INTERTANKO, OCIMF e ITOPF (BLG 8/9/1), en el que se propone la elaboración de prescripciones sobre la obligación de llevar a bordo y de utilizar hojas informativas sobre la seguridad, y de informar al Subcomité STW en consecuencia de modo que los dos subcomités puedan formular observaciones o presentar propuestas según lo consideren oportuno; y

.3 pedir a la Secretaría que se ponga en contacto con la OIT y la OMS para solicitar su contribución respecto de esta labor.

Reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH)

14.5 El Comité aprobó, a reserva de una decisión concurrente del MEPC 49, la celebración durante el último trimestre de 2004 de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH, debido a la actual carga de trabajo de dicho grupo.

Traducción de los informes de los Grupos de trabajo

14.6 El Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas durante el BLG 8 por las delegaciones de Argentina y Francia respecto de las dificultades que se plantearon a las delegaciones hispanoparlantes y francófonas cuando se las invitó a aprobar los informes de los Grupos de trabajo cuyos textos, durante el BLG 8, sólo estaban disponibles en inglés en el momento de ser examinados, y de que el Subcomité había pedido al MSC 77 que tomara nota de dichas preocupaciones y, si estaba de acuerdo, formulara las recomendaciones pertinentes al Consejo.

14.7 Al examinar el problema y, tras tomar nota de las inquietudes manifestadas ante el BLG y otros subcomités, el Comité pidió a la Secretaría que examinara la cuestión a fin de concebir medios más eficaces en función de los costes para abordar el tema y que asesorara en consecuencia al Consejo en su 90º periodo de sesiones, órgano al que invitó a adoptar las medidas oportunas.

15 IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

CUESTIONES URGENTES DERIVADAS DEL FSI 11

15.1 El Comité examinó cuestiones urgentes derivadas del 11º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) (FSI 11/23 y Add.1 y MSC 77/15), determinadas por el MSC en su 76º periodo de sesiones, así como otras cuestiones importantes que en opinión del FSI 11 era necesario que el Comité examinara durante el periodo en curso.

Transferencia de buques entre Estados

15.2 Tras recordar que la cuestión de la transferencia de buques entre Estados se había planteado a partir de la medida 21, identificada por el Grupo de trabajo sobre seguridad de los petroleros y cuestiones ambientales, reunido durante el 73º periodo de sesiones del Comité, y tras tomar nota de los avances alcanzados durante el FIS 11 con respecto a la elaboración de un proyecto de código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI, el Comité estuvo de acuerdo con la decisión del Subcomité de incluir disposiciones sobre la transferencia de buques entre Estados en el antedicho proyecto de código, teniendo presentes los principios propuestos en el documento FSI 9/5/1.

Enmiendas al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y cuestiones conexas

15.3 El Comité tomó nota de que el Subcomité, en el contexto del examen de las referencias que figuran en la nota a pie de página pertinente a la regla I/21 del SOLAS, había propuesto que se revocasen las resoluciones A.322(IX) "Investigación de siniestros marítimos" y resolución A.442(XI) "Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios", dado que las orientaciones recogidas en tales resoluciones ya se habían incorporado en el Código para la investigación de sucesos y siniestros marítimos (resolución A.849(20)), enmendada, y que el Subcomité también había recomendado que en la próxima edición refundida del SOLAS solamente se hiciera referencia al antedicho Código y a la circular MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372.

15.4 Por tanto el Comité:

.1 se mostró conforme con la propuesta de revocación de las resoluciones A.322(IX) y A.442(XI) como parte de la próxima revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20), enmendada);

.2 refrendó la recomendación del Subcomité sobre las referencias a la regla I/21 del SOLAS que figurarán en la próxima edición refundida del SOLAS; y

.3 pidió a la Secretaría que, en su debido momento, actuara de conformidad con estas decisiones.

Número único de identificación de las compañías y los propietarios inscritos

15.5 Con respecto a la recomendación del Subcomité acerca de la propuesta de Francia y del Reino Unido (MSC 75/23/11) de establecer un número único de identificación para las compañías navieras y de gestión de buques, el Comité recordó que en el marco del punto 6 del

orden del día había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FSI 12 un punto de alta prioridad sobre el "Número único de identificación para las compañías y los propietarios inscritos", con 2005 como fecha de ultimación (véanse también los párrafos 6.25 y 23.17).

Marcado de los planos, manuales y otros documentos de los buques con el número IMO de identificación

15.6 Con respecto a la recomendación del Subcomité sobre la propuesta de la IACS (MSC 76/22/1) de marcar los planos, manuales y otros documentos de los buques con el número IMO de identificación, el Comité recordó que, en el marco del punto 6 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima) había decidido incluir un punto de alta prioridad sobre "Marcado de los planos, manuales y otros documentos del buque con el número IMO de identificación" en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FSI 12, (véanse también los párrafos 6.25 y 23.17.2).

Proyecto de código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI

15.7 El Comité recordó que había examinado este proyecto de Código en el marco del punto 7 del orden del día (Plan de auditorías modelo de la OMI propuesto) (véanse los párrafos 7.5 y 7.6).

Orientaciones revisadas sobre reconocimientos de conformidad con el SARC

15.8 El Comité aprobó, a reserva de una decisión similar del MEPC, el proyecto de resolución relativa a las Orientaciones revisadas sobre reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación que figura en el anexo 19 y encomendó a la Secretaría que, previa consulta con las delegaciones interesadas, hiciera los cambios que fuesen necesarios en la redacción a fin de presentarlas a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones para su adopción.

Cuestiones urgentes derivadas del FSI 12 que deberá considerar el MSC 78

15.9 El Comité tomó nota de las propuestas del Subcomité con respecto a cuestiones urgentes que debería examinar en su 78º periodo de sesiones y acordó analizarlas en relación con el punto 23 de su orden del día (Programa de trabajo) (véase el párrafo 23.21).

EL CÓDIGO IGS Y LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

15.10 Tras convenir en que las cuestiones planteadas en el documento MSC 77/15/1 (Australia) estaban relacionadas con la labor desarrollada por el FSI 11 respecto de cuestiones relativas al Código IGS y a las estadísticas e investigaciones sobre siniestros (cuyo resultado se examinará durante su 78º periodo de sesiones), el Comité tomó nota de la información que figura en el documento relativa a un análisis de las deficiencias en la implantación del Código IGS basada en la investigación de cinco accidentes a bordo de buques y decidió remitir el documento al FSI 12 para un examen pormenorizado y para que le brinde asesoramiento en su 78º periodo de sesiones.

15.11 En este contexto el Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que en el FSI 12 presentasen información con respecto a su experiencia con accidentes debidos probablemente a deficiencias del Certificado de gestión de la seguridad, y ejemplos al respecto, y pidió a la

delegación de Australia que en ese mismo periodo de sesiones presentase el pertinente proyecto de circular MSC/MEPC.

16 SUBPROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA EN SEGURIDAD MARÍTIMA Y PROTECCIÓN MARÍTIMAS

Novedades en materia de actividades de cooperación técnica en la esfera de la seguridad y la protección marítimas

16.1 El Comité recordó que la División de Seguridad Marítima había realizado una serie de actividades de cooperación técnica relativas a la seguridad y la protección marítima en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización, y que había informado sobre las mismas en cada periodo de sesiones del Comité.

16.2 El Comité tomó nota de la información sobre las actividades y proyectos de cooperación técnica relativos a la seguridad y la protección marítima desarrollados por la División de Seguridad Marítima durante 2002 y2003 y sobre las planificadas para 2003 (MSC 77/16), así como de una actualización de esta información, facilitada por la Secretaría.

16.3 El Comité también tomó nota de la información sobre las actividades de cooperación técnica destinadas a mejorar la protección marítima, que se reseñan en el anexo 2 del documento MSC 77/16, donde se informa resumidamente sobre dos seminarios/cursillos de ámbito subregional sobre protección marítima y portuaria impartidos, por la OMI en Calabar (Nigeria) (30 de marzo a 4 de abril de 2003) y en Mumbai (India) (7 a 11 de abril de 2003). El Comité también tomó nota de que para 2003 se habían previsto otras cinco reuniones regionales, en este caso para los Estados Árabes, el Mar Negro, el Mar Caribe, el Mar Caspio y el Golfo Pérsico y de que, según se soliciten, durante 2003 se impartirán otros seminarios y cursillos nacionales y se desarrollarán misiones de evaluación y de asesoramiento.

16.4 Refiriéndose al Programa de cooperación técnica en protección marítima, que dio comienzo en febrero 2002, en respuesta a lo solicitado en la resolución A.924(22), gestionado por la División de Cooperación Técnica en estrecha colaboración con la División de Seguridad Marítima, el Director de la División de Cooperación Técnica informó al Comité de que se habían transferido al programa fondos adicionales con cargo al Fondo de Cooperación Técnica y que estas actividades seguían teniendo una prioridad alta en el marco del PICT correspondiente a 2004-2005. Se prevé un aumento sustancial de la demanda de este tipo de cooperación técnica en tanto los países en desarrollo tengan que implantar las enmiendas recientemente adoptadas al SOLAS así como el Código PBIP. A este respecto, el Secretario General había entrado en contacto con los Gobiernos Miembros para evaluar el interés de los mismos en contribuir a un fondo fiduciario para la protección marítima, cuyo establecimiento se solicita en la resolución 5 de la Conferencia SOLAS de 2002. Seguidamente informó al Comité sobre los resultados de la Quinta Reunión de ministros de transporte en el marco de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental, celebrada en Ixtapa (México) a principios de mayo. En la declaración ministerial conjunta adoptada por la Reunión se apoyó la labor de la OACI y de la OMI y se instó a los Gobiernos Miembros que todavía no hubieran aceptado ni implantado los instrumentos internacionales pertinentes, a que así lo hicieran. Los ministros también acordaron constituir un grupo de trabajo sobre protección del transporte con el cometido de determinar posibles esferas de cooperación técnica, facilitar los contactos entre expertos gubernamentales y elaborar alternativas financieras viables a fin de garantizar la seguridad y protección del medio ambiente para el movimiento de personas y bienes en todo el continente americano.

16.5 Durante el examen de la información facilitada, varias delegaciones intervienen para agradecer a la Organización la provisión de asistencia técnica en diversos campos. La delegación de Nigeria, en especial, manifestó su satisfacción por el antedicho seminario subregional celebrado en Calabar, por considerar que constituía una actividad a la cual, se esperaba seguirían otras durante 2003 y 2004, a la espera de la entrada en vigor del Código PBIP. La delegación de la India se refirió al seminario subregional celebrado en Mumbai, el cual facilitó la oportunidad para que gestores de puertos, propietarios de buques y administraciones se pudieran familiarizar con cuestiones relativas a la protección marítima. Tras manifestar su satisfacción por los avances en este sentido, el Comité pidió a la Secretaría que en futuros periodos de sesiones continuase facilitándole información actualizada sobre sus actividades de cooperación técnica.

16.6 Respecto de este punto, el Comité también tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 77/INF.7 (Japón), en el que se resumen los programas de asistencia técnica organizados por la Secretaría del Memorando de Entendimiento de Tokio y, en particular, de la información sobre el primer curso de formación regional organizado conjuntamente por el Memorando de Entendimiento de Tokio y la Secretaría de la OMI, que se impartió en Yokohama, en septiembre/octubre de 2002.

16.7 Se informó al Comité de que el Comité de Cooperación Técnica en su 53º periodo de sesiones próximo examinaría el PICT correspondiente a 2004-2005 así como propuestas para que, con cargo al Fondo de Cooperación Técnica, se financie el programa básico. El financiamiento disponible con cargo al Fondo de Cooperación Técnica para actividades pertinentes a la seguridad y protección marítimas asciende a más de tres millones de dólares de los Estados Unidos, lo que representa un 39% del total del programa. Con respecto a la ejecución, el Director de la División de Cooperación Técnica señaló que en 2002 se habían desembolsado en actividades de cooperación técnica alrededor de 12 millones de dólares, lo que supone un aumento de un 27% con respecto a 2001. Desde 1999 el incremento en el volumen de gastos en programas de cooperación técnica se había incrementado en un 78%.

Programa de cursos modelo de la OMI

16.8 Tras tomar nota de la información actualizada sobre el proceso de revisión y elaboración de los cursos modelo de la OMI facilitada por la Secretaría (MSC 77/16/1), el Comité pidió a ésta que diera seguimiento al proyecto de cursos modelo y le informase de las novedades en su 78º periodo de sesiones.

Informes sobre el cursillo para los secretarios de los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para los directores de centros de información

16.9 El Comité recordó que en su 76º periodo de sesiones había examinado el documento MSC 76/14/2 (Secretaría) en el que se informa de los resultados del segundo cursillo para secretarios de los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto y para directores de centros de información, que se había desarrollado en la sede de la Organización en julio de 2002, y que había decidido que alguna de las recomendaciones del mismo debían seguir examinándose y que sería más apropiado que los resultados del cursillo fueran analizados en profundidad en el actual periodo de sesiones, antes de que se remitieran al Subcomité FSI para la adopción de medidas.

16.10 El Comité examinó el informe definitivo correspondiente al cursillo y el resumen de las conclusiones y recomendaciones y, tal como se le había pedido en el párrafo 4 del documento MSC 77/16/2:

.1 solicitó a la Secretaría que tuviese a bien:

.1.1 elaborar, y presentar en el FSI 12, un análisis, incluyendo sus costes, de la posibilidad de disponer de una copia mensual actualizada de la base de datos del Lloyd's Register-Fairplay sobre la flota mundial, que se incluiría en el sitio protegido de la OMI en Internet, a efectos de que todas las organizaciones regionales de supervisión por el Estado rector del puerto puedan descargar los datos y de que también puedan acceder a los mismos los Estados Miembros;

.1.2 informar a todas las organizaciones regionales de supervisión por el Estado rector del puerto interesadas acerca de los avances en la introducción del sistema de asignación de un número de identificación de las compañías, habida cuenta de los DC expedidos de conformidad con las prescripciones del Código IGS;

.1.3 seguir presentando en seminarios futuros los resultados de las deliberaciones de los órganos de la OMI sobre cuestiones de directa importancia para la supervisión por el Estado rector del puerto; y

.1.4 poner a disposición de la OIT información sobre detenciones fundadas en deficiencias relacionadas con las prescripciones estipuladas en los convenios de la OIT, incluidas las deficiencias que puedan guardar relación tanto con las prescripciones de la OIT como de la OMI, para no duplicar los procedimientos de notificación y poner dicha información a disposición de la OIT, a partir de la recogida mediante el modelo electrónico propuesto para la notificación de detenciones a la OMI.

.2 pidió al Subcomité FSI que opinara acerca de la propuesta de que dicho Subcomité realizara análisis pormenorizados de los informes anuales presentados por las organizaciones regionales de supervisión por el Estado rector del puerto y de que en futuras ediciones del cursillo se informase al respecto;

.3 estuvo de acuerdo en que, por el momento, los cursillos futuros tuvieran lugar bienalmente; y

.4 tomó nota de la solicitud de que la Organización continuase facilitando apoyo en materia de cooperación técnica a fin de ayudar a las organizaciones regionales de supervisión por el Estado rector del puerto, en especial, con respecto a:

.4.1 creación de capacidades mediante programas de formación para:

- funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- gestores de bases de datos; y
- otras cuestiones técnicas conexas;

.4.2 el establecimiento de centros de información, en el contexto de las actividades de cooperación técnica financiadas por la OMI;

.4.3 la elaboración de material didáctico para la educación a distancia, destinado a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto;

.4.4 la participación de la Secretaría en las reuniones de los comités regionales de supervisión por el Estado rector del puerto; y

.4.5 misiones de asesoría técnica.

16.11 Con respecto a la solicitud formulada en el cursillo de que se facilitara apoyo en materia de cooperación técnica para la constitución de los centros de información mencionados en el párrafo 16.10.4.2, el Comité pidió al Comité de Cooperación Técnica que examinara esta cuestión, dado que era de su competencia.

17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

Generalidades

17.1 El Comité recordó que en su 75º periodo de sesiones había decidido conservar el punto sobre "Influencia del factor humano" en el orden del día de su 76º periodo de sesiones y que provisionalmente había acordado volver a convocar el Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano durante el actual periodo de sesiones, a reserva de confirmación en su 76º periodo de sesiones (MSC 75/24, párrafo 15.14). Sin embargo, en su 76º periodo de sesiones se acordó, tomando en consideración las decisiones adoptadas en el marco de diversos puntos del orden del día, el Grupo de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que no se constituiría en el actual periodo de sesiones (MSC 76/24, párrafo 20.67).

17.2 El Comité también recordó que el MSC 76 se había referido a la decisión adoptada en su 75º periodo de sesiones de invitar a los Gobiernos Miembros a presentarle observaciones y propuestas en su 77º periodo de sesiones con respecto a:

.1 la lista preliminar de instrumentos desarrollados y actividades llevadas a cabo por la Organización en relación con el factor humano;

.2 el examen de los objetivos relativos al factor humano enunciados en la resolución A.850(20); y

.3 la elaboración de un plan estratégico para abordar la cuestión del factor humano.

Lista preliminar de los instrumentos desarrollados y las actividades llevadas a cabo por la Organización en relación con el factor humano

17.3 El Comité tomó nota de la lista preliminar de instrumentos desarrollados y actividades llevadas a cabo por la Organización en relación con el factor humano (MSC 77/INF.11) y manifestó su agradecimiento a los Estados Unidos por haber refundido y actualizado el informe sobre las actividades de la Organización relativas al factor humano.

Examen de los objetivos relativos al factor humano enunciados en la resolución A.850(20)

17.4 El Comité examinó la propuesta de los Estados Unidos de revisar la resolución A.850(20) sobre la idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano y ultimó y aprobó, a reserva de una decisión semejante del MEPC, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre "Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano" que figura en el anexo 20 para su presentación a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones a los fines de su adopción.

Elaboración de un plan estratégico para abordar la cuestión del factor humano

17.5 El Comité examinó propuestas del Reino Unido (MSC 77/17/2) y de los Estados Unidos (MSC 77/17/3) relativas a una idea y estrategia con respecto al factor humano y acordó que, como complemento de la resolución A.850(20), en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano se elaboraría un plan estratégico para abordar esta cuestión. El Comité, tras recordar que durante los dos últimos periodos de sesiones no se había constituido el Grupo de trabajo sobre el factor humano y que la cuestión del factor humano constituía un punto de alta prioridad en el orden del día y en el plan de trabajo a largo plazo de la Organización, acordó que sería conveniente volver a constituir el Grupo en su próximo periodo de sesiones y decidió examinar nuevamente la cuestión al analizar, dentro del punto 23 del orden del día (Programa de trabajo), qué grupos de trabajo deberían constituirse en su 78º periodo de sesiones.

Cultura de la seguridad

17.6 El Comité examinó con carácter preliminar los documentos MSC 77/17 y MSC 77/17/1 (Reino Unido), sobre temas relativos a la cultura de la seguridad y decidió remitirlos al Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC, para un examen pormenorizado.

17.7 Al examinar el documento MSC 77/17/4 (CIOSL), la mayoría de los delegados que hicieron uso de la palabra señalaron que los párrafos 1 a 7 recogían información de utilidad y que el documento debía remitirse a la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC. La delegación del Japón opinó que, la luz de la labor en curso en el seno de la OIT con miras a refundir en uno solo todos los instrumentos de esa Organización dicha remisión sería prematura y se reservó su postura al respecto.

17.8 En cuanto a las propuestas de la CIOSL de enmendar el Código IGS y de elaborar normas de formación para los representantes encargados de la seguridad a bordo, en el contexto la labor del Subcomité BLG relativa a la elaboración de directrices para los responsables de la gestión de la salud en el trabajo, el Comité convino en que estos temas constituirían nuevos puntos del programa de trabajo y por lo tanto pidió a la CIOSL que volviera a presentar sus propuestas, con el patrocinio, al menos, de un Gobierno Miembro, de conformidad con las Directrices sobre la organización y método de trabajo.

18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

Generalidades

18.1 El Comité recordó que el MSC 75 había acordado no incluir el punto sobre "Evaluación formal de la seguridad" en el orden del día del MSC 76, puesto que el MSC 74 había acordado que dado que ya se habían elaborado las Directrices sobre evaluación formal de la seguridad

(MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392), les correspondía a los Gobiernos Miembros implantarlas y, por consiguiente, no era necesario mantener este punto en su orden del día de forma permanente. No obstante, en su anterior periodo de sesiones el Comité convino en volver a incluirlo en el orden del día del MSC 77.

18.2 El Comité también recordó que el MSC 76, en relación con el punto del orden del día sobre "Seguridad de los graneleros", examinó un documento presentado por el Japón (MSC 76/5/12) en el que se propone una serie de consideraciones sobre el proceso de toma de decisiones cuando los estudios de la EFS independientes muestran recomendaciones finales diferentes. El MSC 76 reconoció que las propuestas del Japón no se limitaban a la cuestión de la seguridad de los graneleros, y acordó que el documento, junto con las observaciones al respecto y cualesquiera propuestas para enmendar las directrices sobre EFS que pudieran presentar los Miembros y las organizaciones internacionales, deberían examinarse en relación con el punto titulado "Evaluación formal de la seguridad" cuando volviera a incluirse en el orden del día del Comité.

18.3 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MSC 77/18 (Secretaría), en el que figuran los resultados del MSC 75 y el MSC 76 con respecto a cuestiones relativas a la EFS.

Utilización de la metodología de la evaluación formal de la seguridad en el análisis de siniestros

18.4 El Comité examinó el documento MSC 77/18/1 (Reino Unido) donde se indica que los principios de la metodología de la evaluación formal de la seguridad (EFS) de la OMI, podrían constituir un marco adecuado para mejorar el enfoque de la Organización respecto del examen de la información sobre siniestros y la adopción de medidas necesarias, y en especial que los subcomités deberían aplicar los principios de la metodología de la EFS cuando analicen la información sobre siniestros que les haya sido transmitida por el Subcomité FSI.

18.5 A este respecto, el Comité tomó nota de que el FSI 11 había:

.1 observado que al menos las dos primeras etapas del proceso de la EFS (a saber, la determinación de los peligros y la evaluación del riesgo) se han puesto en práctica, en gran medida, durante el análisis de siniestros y que la tercera etapa (elaboración de opciones de control del riesgo) también se utilizaba, siempre que era posible,al analizar estos sucesos;

.2 acordado, tras tener en cuenta las preocupaciones manifestadas por el Grupo de análisis de siniestros acerca de la posibilidad de llevar a cabo una EFS completa en el proceso de análisis de siniestros, ya que podría ser oneroso y tomar demasiado tiempo y exigiría contar con los conocimientos especializados de otros subcomités, poner en práctica solamente los principios de las etapas 1 y 2, que se reseñan en el apéndice 8 de las Directrices sobre la EFS (Circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392), en el caso de que las recomendaciones con respecto a los siniestros se remitieran a otros subcomités para la adopción de medidas con miras a mejorar el método de trabajo; y

.3 pedido a su Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros que examinara el método actualmente utilizado por el Grupo para analizar los informes sobre siniestros y para formular recomendaciones a otros subcomités,

tomando en consideración, entre otras cosas, el documento FSI 11/4/1 (Reino Unido) (que también se habían presentado al Comité en el actual periodo de sesiones como documento MSC 77/18/1).

18.6 En el curso de las deliberaciones al respecto, varias delegaciones manifestaron su apoyo por las propuestas que figuran en el documento MSC 77/18/1, señalando que si éstas se refrendan mejoraría la totalidad del proceso de adopción de decisiones en la OMI. En el contexto de las deliberaciones, en el curso de las cuales se hizo referencia a accidentes en los que estaban involucrados botes rápidos de rescate, se determinó que era importante, con respecto al análisis de siniestros, que se informara plenamente a la OMI de los resultados de las investigaciones de todos los siniestros pertinentes, incluidos los *cuasi* abordajes y los sucesos potencialmente peligrosos, y que las conclusiones y recomendaciones conexas se examinasen en el contexto del proceso de toma de decisiones de la OMI (véase también el párrafo 18.8).

Propuestas de enmienda a las directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS)

18.7 El Comité examinó el documento MSC 77/18/2 (Liberia) en el que se proponen enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392). El propósito de estas enmiendas es alcanzar una mayor transparencia en el proceso de toma de decisiones garantizando que quienes las toman tienen en cuenta adecuadamente los métodos, supuestos, limitaciones e incertidumbres de las opciones del control del riesgo.

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

18.8 Tras examinarlas, el Comité se mostró conforme, en general, con las propuestas que figuran en los documentos antes referidos y decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Japón*, con el siguiente mandato (véase también el párrafo 5.48):

.1 examinar las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392), teniendo en cuenta los documentos MSC 77/18/2 y MSC 76/5/12 así como las observaciones y propuestas presentadas en el Pleno; y elaborar un proyecto de enmiendas a las directrices para que el Comité lo examine en su 78º periodo de sesiones, y mantener informado al respecto al MEPC;

---

* **Coordinador:**

Sr. Koichi Yoshida
Vice-Principal Research Co-ordinator
National Maritime Research Institute
6-38-1 Shinkawa
Mitaka 181-0004
Japón
Teléfono: +81 422 41 3615
Facsímil: +81 422 41 3247
Correo electrónico: Koichiy@nmri.go.jp

.2 examinar la aplicación de la metodología de la EFS al análisis de siniestros, tal como se propone en el documento MSC 77/18/1, teniendo en cuenta la labor al respecto del Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FSI sobre análisis de siniestros;

.3 determinar si es necesario elaborar un procedimiento para estimar la reducción del riesgo tras la introducción de ciertas medidas de seguridad, para su posible incorporación como apéndice de las Directrices relativas a la EFS; y

.4 presentar un informe en el 78º periodo de sesiones del Comité.

18.9 Con respecto al párrafo 18.8.2 anterior, el Comité le pidió a la Secretaría que informase al Grupo de trabajo por correspondencia del Subcomité FSI sobre análisis de siniestros, al que se hace referencia en el párrafo 18.5.3 *supra*, de los resultados antedichos, y le pidió al FSI 12 que le informase en su 78º periodo de sesiones de los resultados del examen que haga del informe del Grupo de trabajo por correspondencia.

Punto sobre "Análisis de siniestros" en los programas de trabajo de los subcomités

18.10 Tras recordar su decisión de examinar, en el contexto de la antedicha propuesta del Reino Unido (MSC 77/18/1), la propuesta del STW 34 de suprimir de su programa de trabajo el punto sobre "Análisis de siniestros" y examinar la cuestión con el punto titulado "Otros asuntos", el Comité, tras decidir mantener el punto en el programa de trabajo del Subcomité STW, acordó seguir examinando la cuestión en el MSC 78, cuando estará disponible el informe del citado Grupo de trabajo por correspondencia (véase también el párrafo 18.8), por lo que respecta al Subcomité STW y a los demás subcomités que tienen el mismo punto en sus programas de trabajo.

SAFEDOR - Proyecto, funcionamiento y reglamentación de buques, basándose en los riesgos

18.11 El Comité tomó nota de la información facilitada por Dinamarca (MSC 77/INF.12) con respecto a un proyecto de la Comisión Europea denominado SAFEDOR que se centra en el proyecto, funcionamiento y reglamentación de los buques basándose en los riesgos. Los objetivos claves del proyecto se centran en la elaboración de un proyecto y marco reglamentario basado en los riesgos que constituye la base de un planteamiento orgánico de la seguridad marítima, la elaboración/perfeccionamiento de instrumentos avanzados de análisis de principios fundamentales y la elaboración de procedimientos para un funcionamiento en condiciones de seguridad. El proyecto también prestará apoyo al desarrollo de proyectos innovadores de buques para demostrar la viabilidad de la metodología desarrollada.

19 ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

Información estadística

19.1 El Comité tomó nota (MSC 77/19), de que, con posterioridad al MSC 76, y de conformidad con las instrucciones recibidas, la Secretaría había publicado informes mensuales sobre los casos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques notificados por los Gobiernos y las organizaciones internacionales (con las signaturas MSC.4/Circ.28, MSC.4/Circ.30, MSC.4/Circ.31, MSC.4/Circ.33 y MSC.4/Circ.35); informes trimestrales (con

las signaturas MSC.4/Circ.29 (4º trimestre de 2002), y MSC.4/Circ.34 (1º trimestre de 2003)), además del informe anual correspondiente al periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2002, distribuido con la signatura MSC.4/Circ.32.

19.2 El Comité también tomó nota de que, desde enero de 2001 y de conformidad con las instrucciones impartidas por el MSC 74, las circulares MSC en las que se informa sobre actos de piratería y robos a mano armada establecen una diferencia (en anexos separados) entre los actos de piratería y robos a mano armada realmente "perpetrados" y los que han quedado en "tentativa". Además, de conformidad con las instrucciones del MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 18.41), desde julio de 2002, la Secretaría clasifica por separado los casos de piratería y robos a mano armada perpetrados **en el mar** (en aguas internacionales o territoriales) y los cometidos **en zonas portuarias**, además de las "**tentativas**" de robo a mano armada (como se explicaba *supra*). Por otra parte, la vasta región geográfica de América del Sur y el Caribe se ha dividido en tres subregiones: América del Sur (Atlántico), América del Sur (Pacífico) y el Caribe, cambio reflejado en todos los informes pertinentes publicados a partir del 1 de enero de 2003.

19.3 Basándose en los informes anteriormente mencionados, así como en la información adicional facilitada por la Secretaría, el Comité observó que, según la Organización, el número de casos de piratería y robos a mano armada, ocurridos durante el año civil de 2002, ascendió a 383, lo que supone un aumento de casi el 4% con respecto a la cifra anual correspondiente a 2001. El número total de casos de piratería y de robos a mano armada perpetrados contra los buques, registrado desde 1984 hasta el final de marzo de 2003 es de 3 041.

19.4 El Comité observó que el anteriormente mencionado 4% de aumento anual de casos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se han notificado, constituye una evolución preocupante y que, como se ha puesto de relieve en anteriores periodos de sesiones del Comité, será necesario realizar un esfuerzo mucho mayor para reducir esa amenaza.

19.5 Examinando más a fondo la información estadística presentada por la Secretaría, correspondiente al periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2002, el Comité tomó nota con gran preocupación de que, entre los casos de piratería ocurridos durante ese periodo, siete buques habían sido secuestrados y ocho habían desaparecido. De las notificaciones recibidas también se desprende que las zonas más afectadas en 2002 (es decir, donde según dichas notificaciones se produjeron cinco o más casos) fueron Extremo Oriente, en particular el mar de la China meridional y el estrecho de Malaca; Sudamérica y el Caribe, el océano Índico y África oriental y occidental. Durante el periodo considerado, el número de delitos perpetrados o de tentativas ascendió de dos a tres en el Mediterráneo, de 120 a 140 en el mar de la China meridional, de 23 a 67 en Sudamérica y el Caribe y de 22 a 24 en África oriental, si bien disminuyó de 58 a 47 en África occidental, de 58 a 34 en el estrecho de Malacca y de 86 a 66 en el océano Índico, en relación con las cifras correspondientes a 2001. A nivel mundial, las mayoría de los ataques notificados se produjeron en aguas territoriales mientras los buques estaban anclados o atracados. En muchas notificaciones recibidas se indicaba que las tripulaciones fueron violentamente agredidas por grupos de entre cinco y 10 personas provistas de armas blancas o armas de fuego. Durante ese mismo periodo, seis tripulantes de los buques atacados resultaron muertos, 50 heridos, 38 desaparecieron y 38 fueron arrojados por la borda (y posteriormente rescatados).

19.6 El Comité examinó el documento MSC 77/19/3 (ICS/ISF) en el que se señala el aumento general de casos notificados de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y se pide al Comité que inste a los Gobiernos Miembros, especialmente a los que tienen responsabilidades en las zonas de alto riesgo identificadas, a que proporcionen información sobre

el nivel de seguridad a las instalaciones portuarias situadas en sus territorios, así como a los buques, antes de que entren en sus puertos, o mientras se encuentren en ellos (según lo prescrito en la nueva regla XI-2/3 del Convenio SOLAS) para garantizar la protección de los buques y las tripulaciones frente a los actos de piratería y los robos a mano armada.

19.7 El Comité tomó nota asimismo del documento MSC 77/INF.13 (ICS/ISF) en el que figura un análisis de los informes sobre piratería y robos a mano armada, notificados entre enero y diciembre de 2002.

19.8 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros, especialmente a los responsables de zonas identificadas como de alto riesgo a que difundan entre las instalaciones portuarias de su territorio información sobre el nivel de protección (de conformidad con la nueva regla XI-2/3 del Convenio SOLAS), para garantizar la protección de los buques y sus tripulaciones frente a actos de piratería y robos a mano armada.

19.9 La delegación de Venezuela, con el apoyo de otras delegaciones, opinó que el Comité debería subrayar nuevamente que era necesario que los capitanes (empresas explotadoras) informaran sobre todos los actos de piratería o robos a mano armada a fin de garantizar la adopción de las medidas pertinentes, pues en caso contrario los Estados no podrían adoptar tales medidas.

19.10 Asimismo, el Comité volvió a invitar, tanto a los Estados ribereños como a los Estados de abanderamiento a que notificaran todos los casos de piratería y robo a mano armada de que tuvieran conocimiento.

19.11 El Comité examinó también el documento MSC 77/19/4 (INTERTANKO) que contiene observaciones sobre los documentos presentados por la ICS y la ISF (MSC 77/19/3 y MSC 77/INF.13), y en el que se insta a la pronta implantación de aspectos del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, así como a la notificación de los actos de piratería y robos a mano armada, por parte de los Estados Miembros, y se propone que el Comité examine la necesidad de fortalecer y hacer cumplir el derecho marítimo a nivel internacional, en apoyo del procesamiento judicial de piratas y terroristas.

19.12 La delegación de Indonesia compartió la preocupación del Comité en lo que se refiere a la piratería y los robos a mano armada perpetrados en el mar, puesto que no sólo tienen repercusiones negativas para Indonesia y otros Estados ribereños de los Estrechos de Malaca y Singapur, sino también respecto del comercio internacional que se desarrolla a través de esos Estrechos.

La delegación de Indonesia informó al Comité de que había examinado atentamente los esfuerzos por combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados en el mar. A tal respecto, opinaba que la aplicación de la ley para hacer frente a este problema debería respetar los derechos legítimos de los Estados litorales.

La delegación de Indonesia también informó al Comité de que su Gobierno había establecido una cooperación bilateral con los de Malasia y Singapur para controlar la zona más afectada de los estrechos, a fin de garantizar la protección marítima frente a los actos ilícitos de robo a mano armada en el mar. Para poder controlar tales sucesos, Indonesia, con la asistencia del Organismo de cooperación internacional del Japón (JICA, según sus siglas en inglés), había establecido un "sistema de información sobre seguridad marítima" en varias zonas, tales como Batam, Dumai, Belawan y Yacarta.

La delegación de Indonesia manifestó también que el Gobierno de su país apoyaba plenamente la iniciativa del Japón de elaborar un acuerdo de cooperación regional para la lucha contra la piratería en Asia, conocido como ReCAAP. La semana anterior a la celebración del MSC 77, había tenido lugar en Seúl, una tercera reunión a fin de poner a punto el marco del acuerdo para tal cooperación. Dada la naturaleza de tales sucesos, la delegación estimaba que sería preciso realizar esfuerzos concertados para reducir considerablemente los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados en el mar, no sólo en los estrechos de Malaca y Singapur sino también en otras zonas del mundo. Esto podría lograrse mediante la asistencia a los Estados ribereños más afectados, para que mejoren su capacidad de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados en el mar.

19.13 El Comité estimó también que los Estados ribereños/litorales podrían asumir una función más importante en la prevención de sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y que aún era necesario que todas las Partes interesadas concentraran sus esfuerzos en hacer frente a ese problema.

19.14 El Comité también observó que, si bien después del 11 de septiembre de 2001, los esfuerzos se habían centrado en la **protección**, los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques continuaban causando gran preocupación en el sector naviero. Esta situación y sus graves repercusiones en la seguridad y la protección de los buques, los pasajeros y las tripulaciones, así como las consecuencias para el medio marino en caso de que un acto de piratería o un robo a mano armada provoque un derrame de hidrocarburos o de otras sustancias nocivas o peligrosas, no puede continuar tolerándose. Por consiguiente, el Comité instó una vez más a todos Gobiernos y al sector, a que intensifiquen y coordinen sus esfuerzos para erradicar estos actos ilícitos.

19.15 El Comité también tomó nota de que, después del MSC 76 y, según se indica en el documento MSC 77/19/Add.1, la Secretaría sólo había recibido el informe de un Gobierno Miembro sobre las medidas tomadas con respecto a los sucesos ocurridos en sus aguas territoriales. Así pues, el Comité instó a todos los Gobiernos, que reciben dichos informes, a que proporcionen a la Organización la información solicitada.

IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO DE LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA: PLAN DE ACCIÓN COORDINADO PARA ACTIVIDADES FUTURAS

19.16 El Comité recordó que en el MSC 75, después de tomar nota del lento progreso realizado en la promoción y conclusión de acuerdos regionales viables para combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, había instado a los Gobiernos Miembros a que consideraran urgentemente la posibilidad de pedir a sus autoridades nacionales competentes que aborden este asunto de manera prioritaria.

19.17 El Comité también recordó que en su 76º periodo de sesiones (MSC 76/23, párrafos 16.24 y 16.25), la Secretaría le había comunicado que, tras la ultimación de la segunda fase el proyecto de lucha contra la piratería, 1998, mantenía consultas con los Gobiernos interesados en recibir ayuda técnica y realizar la coordinación de las misiones a los países que, se prevé, habrán de solicitar tal ayuda, utilizando para ese fin las respuestas a los cuestionarios entregados a los participantes en las reuniones de Singapur, Guayaquil en 2001 y de Accra en 2002, y que en dicho periodo de sesiones había refrendado, en términos generales, las medidas tomadas por la Secretaría.

19.18 El Comité recordó también que en el MSC 76 (MSC 76/23, párrafo 16.17), la delegación del Reino Unido, con el apoyo de otras delegaciones, había señalado la necesidad de que la Organización evalúe los progresos realizados hasta la fecha, tras la conclusión de la fase de evaluación del proyecto de 1998 relativo a la lucha contra la piratería y que elabore un plan de acción coordinado de las actividades futuras para abordar los casos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, mediante la conclusión de acuerdos regionales. La delegación del Reino Unido sugirió también que la Secretaría preparara la propuesta pertinente para que la examine el MSC 77.

19.19 El Comité consideró el documento MSC 77/19/1 (Secretaría), con el plan de acción coordinado de las actividades futuras para prevenir y suprimir los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques mediante la conclusión de acuerdos regionales.

19.20 El Comité tomó nota de que a través de un análisis de los resultados de las tres reuniones regionales celebradas en 2001 y 2002, en Singapur, Guayaquil y Accra, se habían identificado los siguientes puntos comunes:

.1 acuerdo general sobre la falta de cooperación a nivel regional y subregional;

.2 a partir de la experiencia y la información estadística, los Gobiernos participantes pudieron identificar las zonas vulnerables frente a sus costas y dentro de sus puertos con objeto de:

.1 centrar sus recursos en hacer frente al aumento de los riesgos para la seguridad de la navegación y en la protección del medio ambiente de tales zonas, particularmente de las utilizadas por el transporte marítimo internacional; y

.2 proporcionar a los buques asesoramiento específico sobre las medidas de protección y los procedimientos locales de notificación que deberían respetar;

.3 hubo acuerdo sobre la eficacia de las patrullas coordinadas y los ejercicios conjuntos para poner a prueba los planes de lucha contra la piratería y fortalecer la cooperación entre los países vecinos en sus esfuerzos por erradicar la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en sus aguas;

.4 se recomendó a los Gobiernos de las regiones y subregiones pertinentes, considerar la ratificación del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, y el Protocolo del mismo año para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas situadas en la plataforma continental, lo antes posible; e implantar los instrumentos pertinentes de la OMI sobre la prevención y supresión de actos de violencia, incluido el terrorismo contra los buques, sus pasajeros y sus tripulaciones;

.5 se recomendó a los países que tomaran las medidas apropiadas para garantizar la colaboración y coordinación entre las administraciones nacionales de países de la misma región o subregión respecto de su enfoque táctico general frente a la piratería y los robos a mano armada y, en particular, que tuvieran en cuenta toda actividad ilícita relacionada, tal como el tráfico ilícito de drogas, la emigración ilegal, el polizonaje, etc.;

.6 se recomendó utilizar todos los medios posibles para poner en práctica un enfoque sostenible, a nivel regional y subregional, en cuanto al problema de la violencia en el mar, teniendo en cuenta la infraestructura existente; y

.7 se recomendó a la Secretaría que consultara a los Gobiernos de las regiones y subregiones interesadas a fin de convocar oportunamente una reunión para examinar la ampliación del alcance de las estrategias regionales o para concluir acuerdos regionales sobre la prevención y represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

19.21 El Comité también tomó nota de que, del análisis de las respuestas a los cuestionarios distribuidos en las reuniones anteriormente mencionadas, se concluía que varios países requerían una asistencia técnica adicional que les permitiera tomar medidas para evitar y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en sus aguas territoriales. Dicha asistencia podría prestarse mediante el asesoramiento a cargo de expertos o los servicios de consulta, así como a través de seminarios y cursillos de formación nacionales.

Progresos realizados hasta la fecha

19.22 El Comité tomó nota asimismo de que la Secretaría, en colaboración con la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC), había organizado una reunión subregional sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques para varios Estados Miembros de dicha organización, que se celebró en Accra del 17 al 19 de marzo de 2003. El Gobierno de Ghana acogió la reunión, financiada por el Fondo de cooperación técnica de la OMI, cuyo propósito principal (véanse los párrafos 19.23 y 19.24 *infra*) fue facilitar la elaboración de un marco para la cooperación subregional, basado en un enfoque gradual: desarrollo, en primer lugar, de los aspectos comunes y posteriormente el estudio y elaboración de un acuerdo regional.

Reunión de Accra (marzo de 2003)

19.23 Se informó al Comité de que la reunión celebrada en Accra en marzo de 2003 había acordado, entre otras cosas:

.1 el establecimiento de un Grupo de trabajo de OMAOC para coordinar el desarrollo de una red integrada de guardacostas a nivel subregional, desde Mauritania hasta Angola, como base para la cooperación regional a fin, entre otras cosas, de combatir la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en esa subregión;

.2 invitar a la OMI a que preste asistencia técnica para la creación de capacidades, incluida la asistencia necesaria para la realización de un estudio de viabilidad sobre la creación de la propuesta red integrada de guardacostas antes de que se presente a la OMAOC para que su Grupo de trabajo la estudie y finalmente se someta a los Gobiernos Miembros de dicha Organización, responsables de adoptarla;

.3 pedir a los Gobiernos Miembros de la OMAOC que examinen, enmienden y, según corresponda en el momento oportuno, refrenden un Memorando de entendimiento sobre la cooperación a nivel subregional o regional basado en el proyecto de esquema conceptual que figura en el apéndice 5 de la circular

MSC/Circ.622/Rev.1, enmendada por dicha reunión, y que presenten sus observaciones al Grupo de trabajo anteriormente mencionado para la concreción del Memorando; e

.4 instar a la OMAOC a que coordine esas actividades en consulta con los Gobiernos de la subregión y ultime el Memorando de entendimiento, según corresponda, para que lo adopten sus Gobiernos Miembros.

19.24 El Comité tomó nota de que el informe completo sobre la reunión de Accra se presentaría al MSC 78, así como de que a dicha reunión le seguiría otra similar en la región de Sudamérica, incluida la subregión del Caribe que, en colaboración con la ROCRAM, tendrá lugar en septiembre de 2003.

19.25 El Comité manifestó su agradecimiento al Gobierno de Ghana por haber acogido la reunión regional de marzo de 2003.

Reuniones regionales y subregionales como parte del plan de acción coordinado para las actividades futuras

19.26 El Comité examinó las propuestas esbozadas en los párrafos 11 y 12 del documento MSC 77/19/1 (Secretaría) y refrendó los planes de la Secretaría de dar seguimiento a las reuniones de Sudamérica y el Caribe celebradas en septiembre de 2003 con una reunión similar en la región de Asia y el Pacífico, hacia finales de 2003 o comienzos de 2004. El objetivo de dicha reunión sería actualizar los conocimientos de los participantes sobre las iniciativas tomadas en otras partes del mundo e informar sobre el progreso realizado a ese respecto; así como promover la conclusión de un acuerdo o Memorando de entendimiento regional sobre la prevención y represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en esa región.

Asistencia técnica

19.27 El Comité también refrendó, además de las reuniones regionales y subregionales propuestas, los planes de la Secretaría (MSC 77/19/1, párrafo 13) para enviar, previa petición, y de acuerdo con los países interesados, misiones de expertos a otras regiones del mundo.

19.28 Además, el Comité acordó que la OMI debería continuar liderando el desarrollo de las actividades de cooperación regional y el establecimiento de acuerdos.

19.29 Las delegaciones de Singapur y del Reino Unido apoyaron la propuesta del plan de acción coordinado para las actividades futuras, destinadas a hacer frente a la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques mediante la conclusión de acuerdos regionales. La delegación del Reino Unido manifestó además su intención de participar en el plan de acción coordinado propuesto.

19.30 En lo que se refiere al párrafo 11 del documento MSC 77/19/1 (Secretaría), la delegación del Japón hizo referencia al acuerdo regional de lucha contra la piratería, anteriormente mencionado por la delegación de Indonesia (véase también el párrafo 19.12) e informó al Comité de que, basándose en la propuesta formulada por el Primer ministro Koizumi, en noviembre de 2001, el Japón había tomado la iniciativa en la elaboración de un acuerdo regional de cooperación para la lucha contra la piratería en Asia, en estrecha colaboración con otros 15 Estados de esa región. Uno de los principales objetivos del acuerdo era mejorar la

cooperación entre los cuerpos encargados del cumplimiento de la ley, tales como los servicios de guardacostas y la policía marítima de la región, mediante el intercambio de información. A juicio del Japón, este acuerdo podría asumir en un futuro muy cercano, una importante función en la prevención y supresión de la piratería y los robos a mano armada en la región.

ACTUALIZACIÓN SOBRE EL PROCESO ABIERTO DE CONSULTAS OFICIOSAS ESTABLECIDO POR LAS NACIONES UNIDAS

19.31 El Comité recordó que en su 76º periodo de sesiones (MSC 76/23, párrafos 16.27 y 16.28) había pedido a la Secretaría que continuara siguiendo atentamente todo nuevo acontecimiento en el ámbito de las Naciones Unidas, en cuanto al proceso abierto de consultas oficiosas y que informara al Comité sobre el particular.

19.32 La Secretaría informó al Comité (MSC 77/19/2) de que el 12 de diciembre de 2002, en su 57º periodo de sesiones, la Asamblea General de las Naciones Unidas había adoptado, entre otras cosas, la resolución A/RES/57/141 sobre los océanos y el derecho del mar. Entre otras disposiciones, en dicha resolución se pedía al Secretario General de las Naciones Unidas, que en colaboración con los programas y organizaciones internacionales competentes, incluida la OMI, examinara los esfuerzos llevados a cabo para reforzar las capacidades e identificar las duplicaciones que deben evitarse, así como las deficiencias que será preciso subsanar para garantizar un enfoque coherente, tanto a nivel nacional como regional, en la implantación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y que incluyera una sección sobre este tema en su informe anual acerca de los océanos y el derecho del mar. En lo que se refiere a la piratería y los robos a mano armada perpetrados en el mar, el Comité tomó nota de los siguientes extractos de la resolución anteriormente mencionada que repercuten directamente en la labor que desarrolla la OMI sobre la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques:

"IX Seguridad y protección marítima

La Asamblea general:

26 *Insta* a todos los Estados y órganos internacionales competentes a que cooperen para prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la adopción de medidas, en particular las relacionadas con la asistencia al fomento de la capacidad, la prevención, la denuncia y la investigación de incidentes y el enjuiciamiento de los presuntos autores, de conformidad con el derecho internacional y mediante la sanción de legislación nacional, así como por conducto de la capacitación de la gente de mar, el personal portuario y el personal de vigilancia, suministrando naves y equipo de vigilancia e impidiendo la matriculación fraudulenta de buques;

27 *Exhorta* a los Estados y a las entidades privadas interesadas a que cooperen plenamente con la Organización Marítima Internacional, especialmente mediante la presentación de denuncias de incidentes a la Organización y la aplicación de sus directrices sobre la prevención de los ataques de piratería y robo a mano armada;

28 *Insta* a los Estados a que pasen a ser Partes en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y en su Protocolo, invita a los Estados a que participen en la revisión de esos instrumentos por parte del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional para fortalecer los medios de represión de esos actos ilícitos, incluidos los actos de terrorismo, y exhorta también a los Estados a que adopten medidas apropiadas para velar por la aplicación eficaz de esos instrumentos, en particular mediante la sanción de leyes, según proceda, a fin de garantizar que haya un marco apropiado para la represión de incidentes de robo a mano armada y actos de terrorismo en el mar;"

19.33 El Comité pidió a la Secretaría que lo mantuviera informado de las novedades que se produzcan en las Naciones Unidas en el marco del proceso consultivo al que se hace referencia en el párrafo 19.31 *supra*.

DIRECTRICES SOBRE LAS MEDIDAS BÁSICAS PARA CONTRARRESTAR LA PIRATERÍA Y LOS ROBOS A MANO ARMADA

19.34 El Comité tomó nota de la información facilitada por el Japón (MSC 77/INF.5) sobre la tercera Reunión de alto nivel de los jefes de las organizaciones de guardacostas del Pacífico norte, patrocinada por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos que se celebró en Hawai del 16 al 18 de julio de 2002. A dicha reunión asistieron delegaciones del Canadá, el Japón, la República de Corea, la Federación de Rusia y los Estados Unidos, así como de la República Popular de China en calidad de observadora. Durante la reunión se constituyó un grupo de trabajo sobre lucha contra la piratería, encabezado por el Japón, y los países participantes adoptaron las Directrices sobre medidas básicas para contrarrestar la piratería y los robos a mano armada. Estas Directrices tienen por finalidad proporcionar a las autoridades responsables de hacer cumplir las normas legales y a las organizaciones gubernamentales pertinentes, tales como los servicios de guardacostas y la policía marítima, la orientación básica mínima y las recomendaciones necesarias acerca de las medidas eficaces y efectivas para contrarrestar la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.922(22))

19.35 El Comité recordó que el MSC 75 había considerado una propuesta del Brasil (MSC 75/18/4) en la que se señalaba que el Código, adoptado mediante la resolución A.922(22), contenía un grave error jurídico en la definición de "robo a mano armada perpetrado contra los buques", puesto que agrupaba diferentes tipos de delito bajo un mismo concepto, con el resultado de interferir en la soberanía de los Estados Miembros al abordar delitos, en el ámbito internacional, punibles en virtud del derecho penal de ámbito nacional. Además, contradecía el derecho de caracterizar los delitos conforme a su gravedad (es decir, delitos e infracciones). Por consiguiente Brasil sugería enmendar la resolución A.922(22) y su anexo, en lo que hace a las definiciones que contiene, particularmente con respecto al "robo a mano armada perpetrado contra los buques" (sección 2.2 del anexo). También debería introducirse la enmienda apropiada tanto en el título como en el Código para que digan: "Código de practicas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques **en el mar**". El objeto de la propuesta del Brasil es aclarar qué pertenece al ámbito de la legislación internacional y qué pertenece a las jurisdicciones nacionales. Además, Brasil había propuesto que el Comité pida a la Secretaría que cuando elabore el informe con los datos estadísticos, de conformidad con las disposiciones de la resolución A.545(13) y la circular MSC/Circ.597, tenga a bien:

.1 clasificar separadamente los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados **en el mar** y los robos a mano armada cometidos **en los puertos**;

.2 considerar únicamente los sucesos notificados por los Estados de abanderamiento; y

.3 considerar únicamente los casos de robo a mano armada perpetrados contra los buques en puertos, que se hayan notificado a las autoridades locales.

19.36 El Comité recordó también que el MSC 75 había tomado nota de que, en su 84º periodo de sesiones (MSC 75/2/1/Add.1, párrafos 39 a 44), el Comité Jurídico también había examinado la propuesta del Brasil (LEG 84/7/1) y había decidido mantener el asunto en su programa de trabajo y en el orden del día del LEG 85, así como informar al Comité en consecuencia. Tras algunos debates, el MSC 75 había observado que existía apoyo general a la propuesta brasileña de que los sucesos de piratería, robos a mano armada perpetrados **en el mar** y robos a mano armada cometidos **en los puertos** deberían clasificarse separadamente; no obstante, las propuestas del Brasil de que el Comité sólo debería considerar los sucesos notificados por los Estados de abanderamiento y los sucesos de robo a mano armada perpetrados contra los buques en los puertos que se hubieran notificado a las autoridades locales, habían recibido un apoyo limitado. También observó que por el momento sólo había un apoyo limitado a la propuesta brasileña de enmendar la resolución A.922(22), relativa al Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques.

Así pues, el MSC 75 había decidido aplazar hasta su 77º periodo de sesiones el debate de las propuestas del Brasil de que únicamente se consideren los sucesos notificados por los Estados de abanderamiento y los sucesos de robo a mano armada perpetrados contra los buques en los puertos que se hubieran notificado a las autoridades locales, incluida la propuesta de enmiendas a la resolución A.922(22).

19.37 El Comité tomó nota de que el LEG 86 (MSC 77/2/1, párrafos 20 y 21) había examinado las cuestiones planteadas por el Brasil y había decidido mantener el punto correspondiente en su programa de trabajo y en el orden del día del LEG 87 y, en caso de que en dicho periodo de sesiones no se recibieran ponencias al respecto informaría a la Asamblea de que no se había pedido al Comité Jurídico que emprendiera acción alguna a ese respecto.

19.38 El Comité también tomó nota de que en el actual periodo de sesiones no se habían presentado otras ponencias sobre este asunto.

19.39 La delegación del Brasil manifestó su agradecimiento a la Secretaría por haber comenzado a clasificar separadamente los sucesos de piratería, robos a mano armada perpetrados **en el mar** y robos a mano armada cometidos **en los puertos** así como **las tentativas** de robo a mano armada, en sus informes mensuales sobre actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, a partir del 1 de julio de 2002; así como por haber subdividido la amplia región geográfica de Sudamérica y el Caribe en tres subregiones: Sudamérica (Atlántico), Sudamérica (Pacífico) y el Caribe, novedad que ya se había reflejado en los informes publicados a partir del 1 de enero de 2003.

19.40 La delegación del Brasil subrayó una vez más las propuestas remitidas por el MSC 75 al MSC 77 (MSC 75/24, párrafo 18.42), a saber:

.1 que el Comité debería considerar únicamente los sucesos notificados por los Estados de abanderamiento;

.2 que sólo debería considerar los sucesos de robo a mano armada perpetrados contra los buques cometidos en los puertos, que se hayan notificado a las autoridades locales;

.3 que se debería enmendar la resolución A.922(22) como se indica en los anexos 1 y 2 del documento MSC 75/18/4.

19.41 Tras algunas deliberaciones y después de tomar nota de que las propuestas del Brasil no contaban con el apoyo suficiente para ser refrendadas, el Comité decidió no tomar medidas al respecto.

20 IMPLANTACIÓN DE INSTRUMENTOS Y ASUNTOS CONEXOS

Estado jurídico de los convenios, protocolos, etc., relacionados con la seguridad

20.1 El Comité tomó nota de la información sobre el estado de aceptación, al 31 de marzo de 2003, de los convenios, protocolos y enmiendas a los mismos, relacionados con la seguridad (MSC 77/20 y MSC 77/INF.14), y recibió información verbal adicional de la Secretaría sobre los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión a los convenios y protocolos de la OMI relacionados con la seguridad, depositados ante el Secretario General en la fecha en que se elaboraron los documentos anteriormente mencionados, o posteriormente.

Aceptación e implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995

20.2 El Comité recordó que en su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea había adoptado la resolución A.925(22) sobre la entrada en vigor y la implantación del Protocolo de Torremolinos de 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995, instando a los Gobiernos a que consideraran la aceptación de dichos instrumentos a la mayor brevedad posible e invitando a los Gobiernos que hayan encontrado dificultades para convertirse en Partes en los mismos, a que informen a la Organización de la circunstancias del caso, de manera que puedan examinarse las medidas adecuadas a tal respecto, incluida la prestación de la asistencia técnica necesaria.

20.3 El Comité recordó además que la Asamblea le había pedido que examinara la situación de la entrada en vigor de los dos instrumentos anteriormente mencionados y que tomara las medidas que estimara oportunas; así como que se había pedido al Secretario General que adoptara medidas adicionales para prestar asistencia a los Gobiernos Miembros en el proceso para convertirse en Partes en dichos instrumentos y en su implantación.

20.4 El Comité tomó nota de la información recogida en el documento MSC 77/20/1 relativa a las actividades que han tenido lugar desde su 76º periodo de sesiones, como parte del programa que comprende una serie de seminarios y cursillos regionales para aumentar la toma de conciencia sobre los beneficios que acarrea el cumplimiento de las normas del Convenio de Formación para Pescadores, 1995 y otros previstos para responder a la solicitud formulada por la Asamblea en la resolución A.925(22). El Comité también tomó nota de que, hasta la fecha, nueve Estados habían aceptado el Protocolo de Torremolinos, 1993 (frente a los 15 con una flota conjunta de 14 000 buques pesqueros, requeridos) y que cuatro Estados habían aceptado el Convenio de Formación para Pescadores, 1995 (frente a los 15 necesarios).

20.5 El Comité también tomó nota de que, en la preparación del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) para el bienio 2004-2005, el Comité de Seguridad Marítima había hecho una propuesta específica para la elaboración de materiales destinados a los seminarios y cursillos relacionados con el Protocolo de Torremolinos de 1993, así como respecto al método para impartir varios de ellos a nivel mundial, abordando la seguridad de los buques más pequeños, teniendo en cuenta la revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y las Directrices de carácter voluntario cuya finalización se prevé para 2004. Asimismo en el contexto del PICT correspondiente a 2004-2005, el Comité había formulado una propuesta específica para la continuación de la serie prevista de seminarios y cursillos sobre la ratificación e implantación del Convenio de Formación para Pescadores, 1995. Dos de dichos seminarios/cursillos tuvieron lugar respectivamente en Pusan (República de Corea), del 16 al 20 de diciembre de 2002 y en Bagomayo (Tanzanía), del 24 al 28 de marzo de 2003. También para 2003 se habían planificado otros cinco seminarios/cursillos (véase el documento MSC 77/16).

20.6 A este respecto el Subcomité tomó nota, además, de que las propuestas anteriormente mencionadas para el PICT del bienio 2004-2005 se examinarían en el 53º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica y en el 90º periodo de sesiones del Consejo, ambos en junio de 2003.

20.7 La delegación de Islandia, tras señalar que la pesca podría calificarse como una de las actividades más peligrosas del mundo, con un número estimado de muertes que asciende a 24 000 por año entre los pescadores, manifestó que el hecho de que el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Formación para Pescadores, 1995 (cuya implantación efectiva a nivel mundial podría reducir esa inaceptable pérdida de vidas, como se subraya en la resolución A.925(22)) aún no hubieran entrado en vigor, era decepcionante, y efectuó un llamamiento para que ambos instrumentos sean aceptados a la mayor brevedad posible.

20.8 Por consiguiente, el Comité, tras reiterar la invitación formulada por la Asamblea en su vigésimo segundo periodo de sesiones (véanse los párrafos dispositivos 1 y 2 de la resolución A.925(22)), instó a los Gobiernos que no son Partes en el Protocolo de Torremolinos de 1993 ni en el Convenio de Formación para Pescadores, 1995 a que aceptaran cuanto antes ambos instrumentos, contribuyendo así a su entrada en vigor; asimismo invitó a los Gobiernos que experimentan dificultades para convertirse en Partes en dichos instrumentos a que informen a la Organización de las circunstancias de su caso para que pueda prestárseles asistencia a fin de superar dichas dificultades.

Mayor aceptación del Protocolo de Líneas de Carga de 1988

20.9 El Comité recordó que el MSC 76 había aprobado un proyecto de enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, con la intención de que se adoptara en el actual periodo de sesiones y que, tras acordar que el método más práctico de lograr una amplia aplicación de las nuevas disposiciones sería alentar a todos los Gobiernos Contratantes en el Convenio de Líneas de Carga, 1966 a hacerse Partes en el Protocolo de 1988 relativo al mismo, había pedido a la Secretaría que elaborara un proyecto de resolución a tal efecto, para que se examine en el actual periodo de sesiones y se presente a la vigésima tercera Asamblea para su adopción.

20.10 Al examinar el documento MSC 77/20/2, en el que se recoge el proyecto de resolución de la Asamblea (hacia una mayor aceptación del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966), elaborado por la Secretaría en respuesta a la petición

del MSC 76, el Comité tomó nota de que de conformidad con el estado jurídico actual del Protocolo, las enmiendas al mismo anteriormente mencionadas sólo se aplicarían aproximadamente al 60%, de la flota mercante mundial, es decir a los buques que enarbolan pabellones de los Estados Partes en el Protocolo. Por lo tanto, mediante dicho proyecto de resolución, la Asamblea invitaría a los Gobiernos Contratantes del Convenio de Líneas de Carga, 1966, que aún no son Partes en el Protocolo, a que pasen a serlo lo antes posible aplicando el artículo IV del mencionado Protocolo.

20.11 Tras algunas deliberaciones, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea titulado "Hacia una mayor aceptación del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966", que figura en el anexo 21, para que se adopte en la vigésima tercera Asamblea.

21 RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES

Resolución A/RES/57/141 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre los Océanos y el Derecho del Mar

21.1 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría (MSC 77/21) con respecto a la resolución A/RES/57/141 sobre los Océanos y el Derecho del Mar, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 12 de diciembre de 2002, en su 57º periodo de sesiones, puesto que se refiere a cuestiones que pertenecen al ámbito de competencia de la Organización, por ejemplo la seguridad marítima, la piratería y los robos a mano armada perpetrados en el mar, la prevención y el control de la contaminación, el propuesto Plan de auditorías modelo de la OMI, etc.

21.2 El observador de la IFSMA informó al Comité de las decisiones tomadas por su organización en su vigésima novena Asamblea general anual, que se celebró en Londres, los días 23 y 24 de mayo de 2003, en cuanto a la práctica cada vez más común de arrestar o encarcelar a los capitanes de buque, sin juicio previo, cuando ocurren sucesos marítimos; y pidió que se preste atención a los principios incluidos en varios artículos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en lo que se refiere a las sanciones y los procedimientos relativos a los sucesos de contaminación, particularmente a las siguientes disposiciones:

.1 los derechos de los acusados deberán tenerse en cuenta en todas las etapas del procedimiento judicial;

.2 las infracciones involuntarias de los reglamentos de los Estados ribereños, en la zona económica exclusiva, no deberían ser causa de encarcelamiento u otro tratamiento degradante;

.3 los capitanes de los buques detenidos como resultado de un caso de contaminación u otro suceso, deberían ser puestos en libertad sin demora tan pronto como se constituya una fianza u otro tipo de garantía; y

.4 únicamente se impondrán sanciones pecuniarias en los casos de contaminación ocurridos fuera de las aguas territoriales, a menos que dicha contaminación sea el resultado de un acto voluntario.

Cooperación entre la OMI y la OACI con respecto a la elaboración de disposiciones para las naves de vuelo rasante

21.3 En lo que se refiere a las Directrices provisionales para las naves de vuelo rasante (NVR), (MSC/Circ.1054), el Comité, tras recordar el acuerdo pertinente entre la OMI y la OACI, tomó nota de la información sobre los antecedentes facilitada por la Secretaría (MSC 77/21/1), en respuesta a la petición del MSC 76 referente al estado de las relaciones OMI/OACI.

21.4 La delegación del Reino Unido, tras manifestar la opinión de que existían diferencias fundamentales entre las naves de vuelo rasante y las embarcaciones marinas, así como que las primeras tenían muchas más similitudes con las aeronaves que con los buques, propuso que se invitara a la OACI a reconsiderar su grado de participación en la elaboración de prescripciones para dichas naves. No obstante, puesto que otras delegaciones afirmaron que consideraban a las naves de vuelo rasante como embarcaciones marinas y que la actual división de responsabilidades entre la OMI y la OACI en lo que a ellas se refiere, según se describe en el documento MSC 77/21/1, resultaba adecuada, el Comité acordó no tomar nuevas medidas en relación con este asunto.

Normas de la ISO para las estructuras flotantes y su mantenimiento en posición

21.5 El Comité tomó nota de la información proporcionada por la ISO (MSC 77/21/2) en cuanto a la elaboración de las normas ISO/TC 67 sobre el proyecto y la construcción de instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga de hidrocarburos (IFPAD) y el de las unidades flotantes de almacenamiento (UFA), así como sobre la elaboración de normas para el mantenimiento en posición de los amarres de las unidades móviles de perforación mar adentro. Tomando nota de que la ISO lo mantendría informado según procediera, de los progresos realizados en la elaboración de dichas normas, el Comité le dio las gracias por la información facilitada.

22 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LA LABOR DEL COMITÉ

22.1 El Comité examinó el documento MSC 77/22 (Secretaría), en el que se presenta información sobre el trabajo recientemente llevado a cabo por el Comité y el MEPC en su intento de examinar y actualizar las Directrices sobre organización y método de trabajo de ambos Comités y de sus órganos auxiliares, aprobadas por ambos y distribuidas con la signatura MSC/Circ.931-MEPC/Circ.366; sobre el resultado del examen de las cuestiones relacionadas con las Directrices realizado en la reunión de los Presidentes que se celebró el 15 de junio de 2002; y sobre las medidas tomadas a ese respecto por el MSC 76, incluidas las instrucciones impartidas a la Secretaría de que, en el actual periodo de sesiones, presentara un proyecto de texto de dichas Directrices, reestructurado de modo que resulte más fácil su uso y modificado según lo acordado por el MSC 75 y el MSC 76.

22.2 Al examinar el proyecto de reestructuración y modificación de las Directrices (MSC 77/22), el Comité aceptó la propuesta presentada por la delegación del Japón de que las disposiciones del párrafo 2.27 deberían aplicarse con un cierto grado de flexibilidad; y acordó modificar dicho párrafo mediante la supresión de los corchetes y la adición del siguiente texto:

"No obstante, en circunstancias excepcionales en las que las propuestas de enmienda sometidas a examen contengan discrepancias u omisiones significativas, o cuando se prevean serias dificultades en su aplicación, los comités podrán aceptar examinar propuestas verbales destinadas a resolver los problemas identificados."

22.3 Se remitió a la próxima reunión de los Presidentes una propuesta adicional de la delegación del Japón para enmendar el párrafo 4.10.5 de las Directrices modificadas, a fin de permitir la aceptación de ponencias que contengan observaciones sobre documentos presentados con arreglo al plazo de nueve semanas, de conformidad con decisiones anteriormente tomadas por el Comité (MSC 76/23, párrafo 19.4.12). El Comité tomó nota de otras sugerencias formuladas por la delegación de Noruega durante el periodo de sesiones, para racionalizar las partes de las Directrices que tratan de los nuevos puntos de los programas de trabajo, y que deberán tenerse en cuenta en la próxima oportunidad que se presente.

22.4 El Comité aprobó, a reserva de que el MEPC refrende su decisión, el proyecto de Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares, adjunto al documento MSC 77/22, enmendado según se indica en el párrafo 22.2 *supra*; y pidió a la Secretaría que publicara dichas Directrices como circular MSC/MEPC, en sustitución de la circular MSC/Circ.931-MEPC/Circ.366, una vez aprobadas por el MEPC 49.

23 PROGRAMA DE TRABAJO

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS Y ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE SUS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES

Generalidades

23.1 Teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los subcomités que se habían reunido desde la celebración del MSC 76 (MSC 77/23 y adiciones 1 y 2), las diversas propuestas para incluir nuevos puntos en los programas de trabajo presentadas al periodo de sesiones por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales, una evaluación preliminar (MSC 77/WP.1) de dichas propuestas efectuada por el Presidente con ayuda de la Secretaría y las decisiones adoptadas durante el periodo de sesiones, el Comité examinó los programas de trabajo de los subcomités y los órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)

Programa de trabajo y orden del día provisional del BLG 9

23.2 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

23.3 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al BLG 9, que figura en el anexo 23.

Celebración del BLG 9 en 2004

23.4 Tras aprobar el programa de trabajo del Subcomité, el Comité, tomó nota de que sólo quedaban cuatro puntos de carácter técnico en el orden del día provisional del BLG 9, y deliberó sobre la conveniencia de celebrar dicho periodo de sesiones en 2004 dado el escaso número de puntos técnicos.

23.5 La delegación del Reino Unido, aún reconociendo el escaso volumen de trabajo del BLG 9, no consideraba apropiado, dada la importancia del punto sobre "Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas", que el periodo de sesiones de 2004 se cancelara, y ofreció sugerencias para una posible reestructuración de los periodos de sesiones de los Subcomités BLG, DSC y DE en 2004. En relación con el resultado de la reunión de los Presidentes sobre la labor de los comités y subcomités, la delegación del Reino Unido propuso que, en 2004, los periodos de sesiones de los Subcomités BLG y DSC tuvieran lugar durante la misma semana, originalmente reservada para el BLG 9, en junio de 2004.

Dicha delegación propuso que el DSC 8 se reuniera el lunes en sesión plenaria y constituyera sus grupos de trabajo, y que el BLG 9 se reuniera el martes en sesión plenaria y establecería el Grupo de trabajo ESPH, que, en opinión de la delegación del Reino Unido es el único punto del orden del día del BLG 9 que sería preciso abordar en 2004. Dicho Grupo de trabajo no tendría que presentar su informe al BLG 9 sino que podría presentarlo al BLG 10 en 2005. El DSC 8 continuaría su reunión, normalmente, durante los días miércoles, jueves y viernes.

La delegación del Reino Unido señaló que la reestructuración propuesta proporcionaría un ahorro de cinco días de los días de reunión propuestos para 2004, tres de los cuales podrían utilizarse para otros subcomités con órdenes del día más voluminosos, tales como el Subcomité DE. Consciente de que este enfoque no se ha propuesto anteriormente, la delegación del Reino Unido instó al Comité a no considerarlo como un precedente, sino más bien como una prueba, que eventualmente revisarían el Comité y el Consejo. Finalmente dicha delegación subrayó que el MEPC también debería aprobar la reestructuración, antes de que se tomara una decisión definitiva.

23.6 Varias delegaciones respaldaron la propuesta de la delegación del Reino Unido considerando que las ventajas de que dos subcomités se reunieran simultáneamente superaban cualquier posible dificultad. Se pusieron de relieve determinados problemas logísticos, pero la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra acerca de esta cuestión apoyó la idea de que la propuesta debería someterse a prueba, y aceptó que debería mostrarse cierto grado de flexibilidad durante la celebración de los periodos de sesiones simultáneos de ambos subcomités.

23.7 Tras algunas aclaraciones y la presentación de antecedentes por parte de la Secretaría, el Presidente, resumiendo el debate, reconoció que existía un apoyo considerable a la propuesta del Reino Unido. Advirtió que el orden del día provisional del BLG 9 que estaba examinando el Comité, aún no se había sometido a debate en el MEPC, donde era posible que se añadieran otros puntos. El Presidente también presentó diversas opciones, desde el *status quo* hasta el aplazamiento del BLG 9 a 2005, así como la posibilidad de asignar tres días adicionales para la celebración del DE 47.

23.8 El Comité se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta del Reino Unido, y en su resumen, el Presidente decidió que, a reserva de la aprobación del MEPC 49 (en el que se someterán a debate las cuestiones técnicas pertinentes relacionadas con el Subcomité BLG), y contando con el acuerdo de este último Comité, los Presidentes de los comités y subcomités interesados decidirían el calendario, la organización y cualquier otra cuestión pertinente a este respecto. No obstante, el Comité consideró que si el MEPC 49 no estaba de acuerdo con la propuesta anteriormente mencionada, las reuniones se celebrarían según el calendario original. En este supuesto, el Comité autorizó al Presidente del Subcomité DE, en consulta con el Presidente del Comité, a que examinara el orden del día provisional del DE 47 y asignara prioridades.

23.9 El Comité pidió a la Secretaría que informara al MEPC de los resultados de los debates precedentes.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DSC 8

23.10 El programa de trabajo del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

23.11 El Comité confirmó la aprobación del orden del día provisional correspondiente al DSC 8, que figura en el anexo 23.

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)

Propuestas de nuevos puntos para el programa de trabajo

Ensayos sobre la resistencia al fuego de las puertas de los buques

23.12 El Comité examinó la propuesta de Francia (MSC 77/23/3) de elaborar enmiendas a la Recomendación sobre ensayos de resistencia al fuego para divisiones de clases "A", "B" y "F" (resolución A.754(18)), que se menciona en el Código de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego (PEF), que permitirían verificar los criterios de eficacia en el huelgo de las puertas de los buques, sin reducir el nivel de seguridad; y decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del FP 48 un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas a la resolución A.754(18) relativas a los criterios de comportamiento aplicables a las puertas contraincendios", fijando en 2005 el plazo previsto para su ultimación.

Ensayos de inflamabilidad de las superficies para juntas y masillas (resolución A.653(16))

23.13 Tras examinar el documento MSC 77/23/4 (Francia), en el que se propone elaborar enmiendas al procedimiento para la preparación de muestras de juntas y masillas para el ensayo de inflamabilidad de las superficies especificado en la Recomendación sobre mejores procedimientos de ensayo de exposición al fuego para determinar la inflamabilidad de la superficie de los materiales de acabado de los mamparos, techos y cubiertas (resolución A.653(16)), que se menciona en el Código PEF, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al FP 48 un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al procedimiento para la preparación de muestras de juntas y masillas (resolución A.653(16))", fijando en 2005 el plazo para su ultimación.

23.14 El Comité tomó nota de las opiniones manifestadas por la delegación del Reino Unido de que las juntas y masillas sólo deberían utilizarse en cantidades limitadas y que, mediante la elaboración de normas para aprobar su utilización, la OMI podría estar sentando un precedente para la proliferación del uso de juntas y masillas en la construcción naviera en lugar de promover la ingeniería de alta precisión.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FP 48

23.15 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

23.16 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al FP 48, que figura en el anexo 23.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

Nuevos puntos propuestos por el FSI 11 para su inclusión en el programa de trabajo

23.17 El Comité recordó que, dentro del punto 6 del orden del día (Medidas para incrementar la protección marítima), al refrendar las propuestas pertinentes formuladas por el FSI 11, había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional para el FSI 12 los siguientes nuevos puntos:

.1 "Números de identificación para las compañías y los propietarios inscritos", fijando en 2005 el plazo para su ultimación; y

.2 "Inscripción del Nº IMO de identificación del buque en los planos, manuales y demás documentos del buque", fijando en 2005 el plazo para su ultimación,

y, además, en relación con el último punto, el Comité encargó al Subcomité que tuviera en cuenta los resultados del examen que efectúe el Comité sobre la cuestión relacionada con los números de identificación (véase la sección 6 del presente informe - Medidas para incrementar la protección marítima) en el contexto del examen de las cuestiones relacionadas con el registro sinóptico continuo.

23.18 El Comité tomó nota de que el FSI 11 había propuesto, con miras a su aprobación por el MEPC 49, la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al FSI 12 de un nuevo punto relacionado con el medio ambiente titulado "Examen de las prescripciones de notificación relativas a las instalaciones de recepción", fijando en 2005 el plazo para su ultimación.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 12

23.19 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22. Se encargó a la Secretaría que informara al MEPC en consecuencia.

23.20 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al FSI 12, que figura en el anexo 23. Se encargó a la Secretaría que informara al MEPC en consecuencia.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 78

23.21 Tras tomar nota de que, debido a la gran proximidad entre las fechas de celebración del FSI 12 y el MSC 78 y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 45 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 78º periodo de sesiones debería considerar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del FSI 12, el Comité acordó, según le había recomendado el FSI 11, que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse en el MSC 78:

.1 directrices sobre las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código PBIP;

.2 mandato del Subcomité; y

.3 programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del FSI 13.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del COMSAR 8

23.22 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

23.23 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al COMSAR 8, que figura en el anexo 23.

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

Revisión de la resolución A.532(13) sobre Recopilación y envío de datos hidrográficos

23.24 El Comité examinó el documento MSC 77/23/5 en el que la OHI había propuesto revisar la resolución A.532(13) titulada "Recopilación y envío de datos geográficos", a fin de reflejar las nuevas prescripciones del capítulo V revisado del Convenio SOLAS sobre servicios hidrográficos, y en el que también figura un proyecto de resolución de la Asamblea sobre Prestación de servicios hidrográficos (véase el anexo del mencionado documento MSC 77/23/5).

23.25 Tras examinar la propuesta el Comité aprobó, en principio, el mencionado proyecto de resolución de la Asamblea, encargó al NAV 49 que preparase el proyecto de texto final de la resolución propuesta y autorizó al Subcomité a que la presentara directamente a la vigésima tercera Asamblea para su adopción.

Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria

23.26 En relación con el proyecto de capítulo 10 revisado del Código de seguridad para buques pesqueros y el proyecto de capítulo X revisado de las Directrices de aplicación voluntaria, que había preparado el NAV 48, la FAO (MSC 77/23/8) señaló que ambos proyectos de texto contenían disposiciones que eran más estrictas que las que figuran en el Protocolo de Torremolinos de 1993, y que el número de anexos que se propone incluir en el Código de seguridad revisado supera en gran medida el de los que figuran en el Código existente y podría ser preciso efectuar nuevas revisiones. Por consiguiente, tras indicar que los diferentes subcomités que participan en la revisión del Código de seguridad y de las Directrices de

aplicación voluntaria deberían facilitar al Subcomité SLF (coordinador de la labor) un proyecto de texto que no requiera nuevas modificaciones técnicas, la FAO propuso reintroducir la revisión de los capítulos anteriormente mencionados en el programa de trabajo del Subcomité.

23.27 Tras el pertinente debate, el Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al NAV 50 un punto de alta prioridad titulado "Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria", fijando en 2004 el plazo para su ultimación, teniendo en cuenta que el Subcomité SLF, como coordinador de la labor, debería preparar un texto refundido del proyecto revisado del Código de seguridad y de las Directrices de aplicación voluntaria en su 47º periodo de sesiones, en septiembre de 2004, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 79 (en diciembre de 2004).

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del NAV 49

23.28 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

23.29 El Comité confirmó la aprobación del orden del día provisional correspondiente al NAV 49, que figura en el anexo 23.

Norma de la IACS relativa al proyecto, equipo y disposición del puente

23.30 El Comité tomó nota de que la IACS (MSC 77/INF.16), tras referirse a la regla V/15 del Convenio SOLAS sobre Principios relativos al proyecto del puente, el proyecto y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos de puente, mediante la que se han establecido objetivos precisos respecto de la eficacia y seguridad de las tareas, que deberán considerarse al proyectar y disponer el centro de control del buque, había señalado que, si bien el sector no sabía con certeza qué procedimientos debía seguir para demostrar el cumplimiento de dicha regla, no existían prescripciones obligatorias para que las organizaciones reconocidas examinaran las disposiciones a fin de determinar que los objetivos anteriormente mencionados habían sido tenidos en cuenta en el proyecto y la disposición del puente y de su equipo. Por consiguiente, la IACS informó al Comité de que, al estimar que era necesario contar con disposiciones de obligado cumplimiento para normalizar la disposición del puente, estaba elaborando una norma relativa al proyecto, el equipo y la disposición del puente en cumplimiento de la regla V/15 del Convenio SOLAS y de que tenían previsto presentar oportunamente dicha norma al Comité, para su examen. Posteriormente, el Comité tomó nota de la información facilitada y remitió al NAV 49 el documento MSC 77/INF.16 a efectos de información.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DE BUQUE (DE)

Nuevo punto propuesto por el DE 46 para su inclusión en el programa de trabajo

23.31 Tras refrendar una propuesta del DE 46, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Revisión de la resolución A.760(18)" (sobre Signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento), asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Régimen de inspección y reconocimiento de las escalas reales

23.32 El Comité examinó el documento MSC 77/23/1, en el que el Canadá había propuesto (habida cuenta del número de accidentes relacionado con escalas reales, que causaron la pérdida de vidas humanas y lesiones) la elaboración de enmiendas a las reglas I/7 y I/8 del Convenio SOLAS a fin de exigir la inspección de los medios de acceso que permiten a la tripulación embarcar y desembarcar, por ejemplo las planchas de desembarco y las escalas reales, como parte de los reconocimientos del equipo del buque. Tras el pertinente debate, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Prescripciones para la inspección y el reconocimiento de las escalas reales", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

Sistemas de uso obligatorio para remolque de emergencia en buques que no sean buques tanque de peso muerto superior a 20 000 toneladas

23.33 Tras examinar el documento MSC 77/23/7 (Alemania), en el que se facilita información complementaria de la que figura en el documento MSC 76/20/3 (Alemania), presentado al MSC 76, en el que se formuló una propuesta de base para:

.1 volver a examinar la restricción actual que limita la instalación de sistemas de remolque de emergencia homologados a los buques tanque de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, con miras a ampliar su aplicación de los sistemas a todos los buques; y

.2 examinar las especificaciones técnicas de los sistemas de remolque de emergencia descritas en la resolución MSC.35(63),

y tras recordar que en el MSC 76 algunas delegaciones se mostraron partidarias de la propuesta de Alemania, en tanto que otras pidieron información adicional, según se ha explicado anteriormente, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Sistemas de uso obligatorio para remolque de emergencia en buques que no sean buques tanque de peso muerto superior a 20 000 toneladas", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación.

23.34 A este respecto, el Comité examinó el documento MSC 77/23/2 en el que la IMCA, tras señalar su preocupación porque la implantación de las prescripciones basadas en la propuesta de Alemania podría ser sumamente difícil, por no decir imposible, para numerosos buques de apoyo mar adentro, y en particular para los que participan en operaciones de construcción, y tras subrayar varias consideraciones para justificar su opinión, propuso que si el ámbito de aplicación de las prescripciones relativas a los sistemas de uso obligatorio para remolque de emergencia se ampliara aún más, los buques de apoyo mar adentro quedarán exentos. Tras el pertinente debate, el Comité acordó remitir el mencionado documento MSC 77/23/2 al Subcomité para su examen pormenorizado en el contexto del nuevo punto.

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del DE 47

23.35 El programa de trabajo del Subcomité, revisado y aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

23.36 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al DE 47, que figura en el anexo 23.

Cuestiones urgentes que deberá examinar el MSC 78

23.37 Tras tomar nota de que, debido a la gran proximidad entre las fechas de celebración del DE 47 y el MSC 78 y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 45 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, en su 78º periodo de sesiones debería considerar únicamente las cuestiones urgentes derivadas del DE 47, el Comité acordó, según le había recomendado el DE 46, que las siguientes cuestiones deberían considerarse urgentes y examinarse en el MSC 78:

.1 seguridad de los graneleros, especialmente:

.1.1 prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros;

.1.2 construcción de graneleros con doble forro en el costado;

.1.3 aplicación de las normas estructurales del capítulo XII del Convenio SOLAS;

.1.4 información mejorada sobre carga y estabilidad de los graneleros;

.1.5 normas de rendimiento de los revestimientos protectores; y

.1.6 botes salvavidas de caída libre autozafables;

.2 seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño;

.3 mandato del Subcomité; y

.4 programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional correspondiente al DE 48.

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del SLF 46

23.38 El programa de trabajo del Subcomité, aprobado por el Comité, figura en el anexo 22.

23.39 El Comité confirmó la aprobación del orden del día provisional correspondiente al SLF 46, que figura en el anexo 23.

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

Puntos del programa de trabajo que el STW 34 propone incluir o suprimir

23.40 Por lo que respecta a las respectivas propuestas presentadas por el STW 34, el Comité:

.1 tras recordar la decisión que había adoptado en el maco del punto 12 del orden del día (Formación y guardia) en relación con la incorporación de las disposiciones de la OIT en el Convenio de Formación, sancionó la inclusión en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional correspondiente al STW 35 de un punto con prioridad alta titulado "Definición de las competencias de los marineros", y le asignó 2005 como fecha de ultimación; y

.2 recordó la decisión que había adoptado anteriormente, al debatir respecto del punto 18 del orden del día (Evaluación formal de la seguridad) el uso de la EFS para el análisis de siniestros, de mantener en el programa de trabajo del Subcomité el punto titulado "Análisis de siniestros" (véanse también los párrafos 12, 13, 18.8.2 y 18.10).

Programa de trabajo del Subcomité y orden del día provisional del STW 35

23.41 El programa de trabajo del Subcomité, revisado para incluir el nuevo punto indicado en el párrafo 6.82 *supra* y aprobado, figura en el anexo 22.

23.42 El Comité aprobó el orden del día provisional correspondiente al STW 35, que figura en el anexo 23.

PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DE LA ORGANIZACIÓN

Formato del plan de trabajo a largo plazo y del informe sobre los avances realizados

23.43 Al examinar el documento MSC 77/23/6 (Secretaría), el Comité tomó nota de que en su 88º periodo de sesiones, el Consejo había examinado, en el contexto de su punto del orden del día titulado "Directrices para la elaboración del plan de trabajo a largo plazo de la Organización", los resultados de las consultas de los presidentes de los Comités, llevadas a cabo con arreglo a la petición de la vigésima segunda Asamblea, en relación con el formato del plan de trabajo futuro a largo plazo de la Organización y del informe sobre la labor realizada durante el periodo de dos años que precede a cada Asamblea; los resultados de dichas consultas son, básicamente, los siguientes:

.1 la práctica habitual de informar al Consejo y a la Asamblea, cada dos años, sobre los programas de trabajo que abarcan el bienio inmediatamente posterior a cada Asamblea, y de facilitarles información sobre el plan de trabajo a largo plazo de los respectivos comités para el periodo de cuatro años posterior, ha cumplido su objetivo y debería mantenerse; y

.2 en lo que se refiere al formato de los documentos sobre el plan de trabajo a largo plazo y sobre el informe de los progresos realizados en relación con puntos establecidos en el plan de trabajo a largo plazo anterior, (teniendo en cuenta los objetivos, el método de trabajo y la naturaleza de la labor realizada por cada Comité):

.2.1 los Presidentes del MSC, del MEPC y del Comité de Facilitación convinieron en seguir el mismo formato, mientras que

.2.2 los Presidentes del Comité Jurídico y del Comité de Cooperación Técnica se declararon partidarios de que sus respectivos comités mantuvieran el formato que utilizan en la actualidad.

El Consejo tomó nota (C 88/D, párrafo 14.1) de las conclusiones de los presidentes de los Comités señaladas anteriormente y decidió que, por el momento, la preparación de Directrices para la elaboración del plan de trabajo a largo plazo debería mantenerse en suspenso.

Plan de trabajo a largo plazo de la Organización

23.44 El Comité, al examinar sus objetivos y el plan de trabajo a largo plazo, así como las prioridades, propuestos en el anexo del documento MSC 77/23/6, confirmó los objetivos recogidos en el mismo y:

.1 suprimió todos los corchetes que figuraban en el plan;

.2 decidió que el tema 9 de la sección II debería ser un punto con un grado de prioridad alto;

.3 suprimió el texto "Prevención y represión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo" del tema 10 de la sección II; e

.4 incluyó en la sección II de la propuesta de trabajo a largo plazo los siguientes nuevos temas que tienen un alto grado de prioridad:

.4.1 normas para la construcción de buques nuevos basadas en los objetivos; y

.4.2 seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño.

Posteriormente, el Comité aprobó la lista indicativa que habrá de examinar durante el periodo que finalizará en 2010, incluidas las prioridades, que figura en el anexo 24 y decidió recomendar al Consejo que la incluyera en el plan de trabajo a largo plazo a fin de presentarla a la vigésima tercera Asamblea.

23.45 En este contexto, el Comité tomó nota de que la lista no era exhaustiva y de que en la enumeración de los temas no se había seguido un orden de relación. No obstante, los temas marcados con un asterisco en el anexo 24 podrían considerarse de alta prioridad. Se iniciará la labor pertinente respecto de los puntos restantes una vez que se hayan presentado propuestas en las que se justifique su importancia y urgencia y éstas hayan sido refrendadas por el Comité, o cuando se demuestre sin lugar a dudas que existe una necesidad imperiosa de abordarlas y el Comité haya decidido que es preciso tomar medidas inmediatas al respecto.

Información sobre los avances realizados

23.46 Al examinar el plan de trabajo a largo plazo anteriormente mencionado, el Comité tomó nota del documento MSC 77/INF.3 en el que, atendiendo a la petición de la vigésima primera Asamblea, se facilita información sobre los avances realizados en relación con los temas incluidos en el plan de trabajo a largo plazo del Comité (hasta 2008) según se menciona en la resolución A.907(22) y, tras observar que la información allí recogida aún tenía que ser actualizada para tener en cuenta la labor que se prevé llevar a cabo antes de la presentación del correspondiente documento a la vigésima tercera Asamblea, según se indica en el párrafo 2 del documento, así como para incorporar las observaciones formuladas durante los debates, encargó a la Secretaría que adoptara las medidas oportunas.

23.47 Tras manifestar su satisfacción por los progresos realizados respecto de su programa de trabajo (y del programa de trabajo de los subcomités), el Comité pidió al Consejo que, cuando examine la propuesta del Secretario General relativa al presupuesto del próximo bienio, tenga en cuenta los avances logrados por el Comité, así como la labor futura al respecto.

REUNIONES INTERPERIODOS

23.48 Teniendo presente la opinión del Consejo de que el número de grupos de trabajo interperiodos debería reducirse al mínimo imprescindible; lo dispuesto en el párrafo 37 de las Directrices sobre organización y método de trabajo, así como la decisión del Comité adoptada en su 66º periodo de sesiones, según la cual todos los subcomités deberán cerciorarse de la necesidad de convocar reuniones interperiodos y, únicamente cuando estimen que éstas son esenciales, presenten a la consideración del Comité, con tiempo suficiente, una petición al respecto plenamente justificada, el Comité, teniendo también en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diversos puntos del orden del día, aprobó la celebración de las siguientes reuniones interperiodos:

.1 Grupo de trabajo sobre evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación (Grupo de trabajo ESPH), que deberá reunirse en 2003; y

.2 Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que celebrará su 10ª reunión en Torquay (Reino Unido), del 15 al 19 de septiembre de 2003.

CUESTIONES DE FONDO QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DE LOS DOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DEL COMITÉ Y PREPARATIVOS PARA EL MSC 78

Cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día de los periodos de sesiones 78º y 79º del Comité

23.49 El Comité aprobó las cuestiones de fondo que procede incluir en los órdenes del día correspondientes a sus periodos de sesiones 78º y 79º, que figuran en el documento MSC 77/WP.6, e incluir en el orden del día del MSC 78 un nuevo punto sobre "Normas para la construcción de buques nuevos basadas en los objetivos".

Constitución de grupos de trabajo durante el MSC 78

23.50 Tras recordar las disposiciones de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo, así como sus propias decisiones respecto de la recomendación pertinente de la reunión de 2002 de los Presidentes, en relación con el número de grupos que puede establecerse en cada periodo de sesiones, el Comité tuvo en cuenta las decisiones adoptadas al tratar los diferentes puntos del orden del día y acordó que en su 78º periodo de sesiones deberían establecerse grupos de trabajo que se encarguen de examinar las siguientes cuestiones:

.1 seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño;

.2 protección marítima; y

.3 factor humano;

y además convino en establecer grupos de redacción encargadas de examinar la adopción de enmiendas a los instrumentos de carácter obligatorio y la cuestión de la seguridad de los graneleros.

Duración y fechas de los dos próximos periodos de sesiones

23.51 El Comité tomó nota de que se había previsto que su 78º periodo de sesiones se celebre del 12 al 21 de mayo de 2004 y de que su 79º periodo de sesiones se celebrará, con carácter provisional, en diciembre de 2004.

24 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2004

24.1 El Comité reeligió por unanimidad Presidente en su ausencia, al Sr. T. Allan (Reino Unido) como al Sr. F.S.A.H. El Kady (Egipto) como Vicepresidente, ambos para 2004.

24.2 El Comité manifestó su profundo agradecimiento al Sr. J. Angelo (Estados Unidos) por haber aceptado, con un breve plazo de preaviso, presidir la reunión y por el éxito con el que había llevado a cabo sus funciones en lo que resultó ser un periodo de sesiones muy duro.

25 OTROS ASUNTOS

Novedades sobre el sistema de información EQUASIS

25.1 El Comité recordó que el MSC 75 había recomendado al Consejo que la participación permanente de la OMI en la Comisión de supervisión de Equasis en tanto que observadora, estuviera condicionada a la aceptación de una enmienda adecuada al Memorando de entendimiento relativo al sistema de información Equasis, conforme a la opinión de la Oficina Jurídica, y que en el sitio de Equasis en la Red debería figurar una cláusula de descargo de responsabilidad para la Organización, semejante a la de la Comisión Europea.

25.2 A este respecto, el Comité también recordó que en su 76º periodo de sesiones, tras tomar nota de que Equasis ya había incorporado la cláusula de descargo de responsabilidad en su sitio en la Red y que se había elaborado y presentado al Comité de Supervisión del Sistema una enmienda adecuada al Memorando de entendimiento para su aprobación, había acordado informar al Consejo en consecuencia y asignar al Subcomité FSI el examen futuro de todas las cuestiones relativas al sistema Equasis, encomendándole el seguimiento de cualquier novedad de importancia en dicho sistema y la adopción de las medidas pertinentes según las circunstancias de cada caso.

25.3 Al examinar el documento MSC 77/25 (Secretaría), el Comité tomó nota de que las condiciones establecidas por el Consejo en su 88º periodo de sesiones para la participación de la Secretaría en la labor del sistema y la ulterior comunicación del Secretario General al Director del equipo gestor de Equasis (que, en parte, había pedido que se enmendase oportunamente el Memorando de entendimiento sobre el establecimiento del sistema para que en él se declarase que la OMI, en su calidad de organización observadora, no sería responsable de la precisión ni de la fiabilidad de los datos o registros del sistema), habían sido examinadas por el Comité de Supervisión del sistema, que había aprobado enmiendas a la cláusula 5.1.2 del Memorando de entendimiento de Equasis, del tenor siguiente:

> "El Comité podrá invitar a las organizaciones dedicadas a la seguridad marítima a que participen en sus reuniones en calidad de observadores sin derecho a voto. "

25.4 En relación con la inclusión en el Memorando de entendimiento sobre el sistema Equasis de una nueva cláusula 6A sobre cuestiones relacionadas con la responsabilidad, el Comité tomó nota de la información facilitada verbalmente por la Secretaría de que el Comité de Supervisión, en su 7º periodo de sesiones celebrado el 10 de abril de 2003, había aprobado el siguiente texto para dicha cláusula:

> "Los participantes y las organizaciones invitadas a asistir como observadores a las reuniones del Comité no asumen responsabilidad alguna por la precisión o la fiabilidad de los datos indicados en Equasis, ni en lo que se refiere a la gestión, el funcionamiento o la utilización del sistema."

25.5 Habida cuenta de la información antedicha, el Comité llegó a la conclusión de que las cuestiones pendientes de la propuesta de enmienda al Memorando de entendimiento sobre Equasis habían sido resueltas y, por consiguiente, invitó al Consejo a que tomara nota de que las condiciones que estableció para la participación de la Secretaría de la OMI en el sistema Equasis se habían satisfecho. El Comité reiteró la decisión que adoptara en su 76º periodo de sesiones de remitir al Subcomité FSI el futuro examen de todas las cuestiones relacionadas con el sistema Equasis, encomendándole el seguimiento de cualquier novedad de importancia que se produzca en dicho sistema y la adopción de las medidas pertinentes según las circunstancias de cada caso.

Propuestas de modificación del dispositivo de separación del tráfico marítimo a la altura del cabo Finisterre

25.6 El Comité examinó una propuesta presentada por España (MSC 77/25/1) para establecer dos vías complementarias de circulación para los buques que transporten mercancías peligrosas a granel a fin de ampliar el actual dispositivo de separación de tráfico marítimo a la altura del cabo Finisterre, con objeto de acrecentar la seguridad marítima, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en una zona de confluencia y gran densidad de tráfico; y tomó nota de que las nuevas vías de separación de tráfico propuestas se ubican íntegramente en la zona económica exclusiva española.

25.7 Reconociendo la sensibilidad despertada por los recientes siniestros y los consiguientes daños sufridos en las costas españolas en las cercanías del dispositivo de separación del tráfico, el Comité pidió al NAV 49 que examine la propuesta de España y, si estima que se han cumplido todos los criterios pertinentes para adoptar las propuestas de enmienda, que transmita los resultados de sus deliberaciones directamente a la vigésima tercera Asamblea de la OMI, para su examen final y adopción, según proceda.

Revisión del Reglamento Sanitario Internacional

25.8 El Comité recordó que la Organización Mundial de la Salud (OMS) había solicitado el apoyo de la Organización para examinar el actual Reglamento Sanitario Internacional (RSI) desde una perspectiva operacional y técnica y que el examen también incluía la publicación "Higiene y sanidad a bordo", a la cual se hace referencia en el RSI.

25.9 El Comité tomó nota de que la Secretaría le había informado de que no había adoptado ninguna medida sobre el particular con posterioridad a la presentación de su informe al MSC 75 (MSC 75/23/6), del cual había tomado nota el MSC 76 (MSC 76/23, párrafos 22.8 a 22.10), dado que la OMS aún no había distribuido el proyecto revisado de RSI con vistas a que se formulen observaciones al respecto. Tampoco se había distribuido para su examen ningún proyecto revisado de la publicación higiene y sanidad a bordo.

25.10 El Comité tomó nota asimismo de que la Secretaría había señalado a su atención que el proyecto revisado de la publicación higiene y sanidad a bordo incluía una disposición relativa al derecho a subir a bordo, y se pidió a las delegaciones que sus autoridades tuvieran presente dicha disposición cuando examinen el proyecto revisado.

25.11 El Comité tomó nota asimismo de la propuesta de la OMS de utilizar el sistema actual de mensajes de seguridad marítima para difundir información relativa a la propagación internacional de enfermedades (como por ejemplo el brote de SRAS) en situaciones de emergencia.

Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS)

25.12 Singapur (MSC 77/25/8) señaló que la Organización Mundial de la Salud (OMS) había publicado el 12 de marzo de 2003 una alerta mundial para los casos de neumonía atípica, ahora denominada Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS). Singapur informó al Comité sobre su respuesta al problema que plantea el SRAS en el sector marítimo y portuario y lo invitó a que elabore medidas con carácter urgente para que la comunidad marítima tome conciencia de la amenaza que representa el SRAS y de la posibilidad de que el transporte marítimo se convierta en un medio para la propagación del síndrome.

25.13 El Comité también tomó nota de la información facilitada por Hong Kong (China) (MSC 77/INF.19) sobre su respuesta a un presunto caso de SRAS a bordo de un buque.

25.14 El Comité manifestó su agradecimiento a Singapur y a Hong Kong (China) por la información que habían facilitado para intercambiar sus experiencias con todos los Miembros de la OMI sobre esta cuestión, que ha provocado una inquietud justificada en todo el mundo.

25.15 Tras recordar que en su discurso de apertura el Secretario General se había referido al SRAS, el Comité tomó nota de que la Secretaría había informado de que tras las consultas mantenidas entre el Secretario General y el Presidente del Comité y basándose en el documento MSC 77/25/8 (Singapur), la Secretaría había publicado la circular MSC/Circ.1068 sobre el SRAS, a fin de que haya un mejor conocimiento de la situación y de las medidas adoptadas para evitar su propagación.

25.16 El Comité tomó nota asimismo de que la Secretaría había señalado que la OMS había enviado a la OMI y a otras organizaciones internacionales, mediante correo electrónico, información sobre el transporte internacional desde zonas afectadas por el SRAS para los miembros de las tripulaciones de aeronaves y de buques, y de que el anexo del mencionado documento MSC 77/25/8 se basaba en gran medida en dicha información.

25.17 El Comité tomó nota asimismo de que la OMS también había pedido que la OMI y otras organizaciones internacionales formularan observaciones acerca de los procedimientos para buques dedicados al transporte internacional que lleven a personas que puedan estar infectadas con el SRAS, que se habían destinado principalmente a las autoridades portuarias, y los procedimientos para la prevención y gestión de casos probables de SRAS en buques dedicados a cruceros internacionales.

25.18 El Comité tomó nota asimismo de que la circular MSC/Circ.1068 y los enlaces a las orientaciones difundidas por la OMS sobre el SRAS se habían añadido, en inglés, en la sección "*Hot topic*" de la página de la OMI en la Red.

25.19 El Comité acogió positivamente la información actualizada sobre los aspectos de interés que había facilitado el representante de la OMS y la información sobre la disponibilidad de orientaciones para evitar la propagación de la enfermedad a nivel internacional. El Comité también acogió con satisfacción las medidas prospectivas indicadas por el observador del CILC (véanse las declaraciones de la OMS y del CILC en el anexo 25). El Comité señaló asimismo las medidas preventivas adoptadas por los Gobiernos de Canadá y China para limitar la propagación de la enfermedad.

25.20 Con objeto de contribuir al esfuerzo mundial para controlar el SRAS, el Comité acordó elaborar las correspondientes directrices basadas en la información y las orientaciones facilitadas por la OMS para garantizar que la comunidad marítima fuera plenamente consciente de las precauciones que han de tomarse y, tras examinar el documento MSC 77/WP.16, aprobó la circular MSC/Circ.1096 sobre las Directrices para la prevención y gestión del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS).

Comparación de las pérdidas de buques de carga general y de los accidentes mortales relacionados con tales buques

25.21 Tras recordar que había examinado en general y posteriormente remitido al Grupo de trabajo sobre la seguridad de los graneleros el documento MSC 77/25/4, presentado por la RINA, en el que figura un análisis basado en una comparación entre las pérdidas de buques de carga general y los accidentes mortales relacionados con estos buques respecto a las correspondientes a otros tipos de buques, y en el que se concluye que si bien los buques de carga general representan cerca del 20% de la flota mercante mundial, estos buques sufren más del 40% de las pérdidas totales y casi el 40% de los accidentes mortales (cifras que sobrepasan el riesgo máximo tolerable de muerte de trabajadores, si se añadieran los accidentes laborales), para tenerlo en cuenta si las conclusiones fueran útiles (véanse los párrafos 5.25 y 5.53), el Comité invitó a los Gobiernos Miembros interesados a que consideren la posibilidad de copatrocinar una ponencia conjunta con la RINA para presentarla al MSC 78, en la que se solicite la aprobación del Comité para incluir el correspondiente nuevo punto sobre la seguridad de los buques de carga general en los programas de trabajo de los subcomités pertinentes.

Protección de las tuberías de abastecimiento de combustible a alta presión en los motores pequeños

25.22 El Comité examinó el documento MSC 77/25/5, presentado por la República de Corea, en el que se propone una interpretación de la regla II-2/15.2.12 del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.31(63), por lo que respecta a la instalación de envolturas adecuadas en motores pequeños en lugar de un sistema de encamisado entre la bomba de combustible a alta presión y los inyectores de combustible en los buques construidos antes del 1 de julio de 1998 y, tras reconocer la urgente necesidad de contar con interpretación, acordó remitir el mencionado documento al FP 48 para que sea examinado al tratar el punto del orden del día titulado "Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI y procedimientos de ensayo de exposición del fuego conexos".

Publicaciones que se han de llevar a bordo de los buques

25.23 El Comité examinó una propuesta presentada por la República de Corea (MSC 77/25/6) sobre la necesidad de normalizar las publicaciones que han de llevarse a bordo de los buques, y en la que se pide al Comité que refrende y publique una circular MSC en virtud de la cual se autorice el uso de medios electrónicos como equivalente de los ejemplares impresos de los

instrumentos de la OMI y otras publicaciones a bordo de los buques, con excepción de determinados instrumentos de la Organización, como por ejemplo el Código internacional de señales y el Manual IAMSAR, en cuyo caso se necesitan ejemplares impresos.

25.24 Tras tomar nota de que la propuesta de la República de Corea recibió un importante apoyo, el Comité la refrendó, en principio, remitió la cuestión al FSI 12 para que éste la examine y adopte las correspondientes medidas, y pidió al Subcomité que le informe en su 78º periodo de sesiones.

Recomendación A.123 de la AISM sobre la provisión de sistemas de identificación automática en tierra y recomendación A.124 de la AISM sobre las estaciones terrestres del sistema de identificación automática (SIA) y los aspectos relacionados con las redes del servicio del SIA

25.25 El Comité tomó nota de la información facilitada por la AISM (MSC 77/INF.10) sobre la recomendación A.123 de dicha asociación acerca de la provisión de sistemas de identificación automática desde tierra y la recomendación A.124 de dicha asociación sobre las estaciones terrestre del sistema de identificación automática (SIA) y los aspectos relacionados con las redes del servicio del SIA, y de que esas recomendaciones se habían publicado en el sitio de la AISM en la Red.

Labor del Grupo de trabajo sobre la interfaz buque-puerto (SPI)

25.26 El Comité recordó que en su 76º periodo de sesiones (MSC 76/23, párrafos 22.25 a 22.36), al examinar la cuestión de la labor futura y el método de trabajo del Grupo de trabajo SPI, había tomado nota de la información pertinente facilitada por la Secretaría (MSC 76/22/2), entre la que cabe destacar información de fondo sobre el establecimiento del Grupo, su mandato, tal como fue aprobado por el MSC 63, el MEPC 35 y el FAL 23, y el método de trabajo actual que aplica dicho Grupo. El documento de la Secretaría también recogía información sobre los resultados del FAL 29 acerca de la labor futura y el método de trabajo del Grupo de trabajo y de la reunión de 2002 de los Presidentes del MSC, el MEPC, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación y los Presidentes de los subcomités, en la que se examinó la estructura de los subcomités.

25.27 El Comité recordó asimismo que, tras debatir la cuestión con cierto detalle en el MSC 76 (véanse asimismo los párrafos 22.28 a 22.34 del documento MSC 76/23), había llegado a la conclusión de que era importante que la Organización se ocupara de las cuestiones relacionadas con la interfaz buque-puerto, y que debería establecerse un grupo que se ocupara de las mismas; no obstante, la gestión de dicho grupo era el tema principal que debía considerarse con sumo cuidado. También era preciso decidir si el grupo sería competencia del Comité de Facilitación, del MSC, del MSC y el MEPC o del MSC, el MEPC y el FAL y también determinar la interfaz entre los tres Comités; el mandato actual del Grupo debería examinarse y, por consiguiente, era necesario que los Gobiernos Miembros formularan propuestas y observaciones al respecto para estudiar la cuestión debidamente en el presente periodo de sesiones.

25.28 Se informó al Comité de que el FAL 30 (MSC 77/2, párrafos 23 y 24), tras recordar las deliberaciones que había mantenido sobre la cuestión en su 29º periodo de sesiones y tomando nota asimismo de los resultados de la labor del MSC 76 así como de que la cuestión se volvería a examinar en el MSC 77, había invitado a los Miembros a que presentaran observaciones y propuestas sobre el particular al MSC 77.

25.29 El Comité observó que no se habían remitido observaciones ni propuestas y pidió a los Presidentes del MSC, MEPC y FAL a que, en consulta con la Secretaría, preparasen propuestas sobre la labor del Grupo del trabajo SPI y asesorasen al MSC, MEPC y FAL según correspondiera.

CASO DE POLIZONAJE EN LA MOTONAVE "WELL PESCADORES"

25.30 La delegación de los Estados Unidos hizo una declaración sobre un caso de polizonaje en el buque de carga de pabellón panameño **Well Pescadores**, que figura en el anexo 26 del presente documento. La respuesta de la delegación de Panamá a esta declaración también figura en dicho anexo.

Navegación por el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara

25.31 El Comité examinó un documento presentado por la Federación de Rusia (MSC 77/25/3) en que se señalaba que la reglamentación de Turquía de 1994 y 1998 para ordenar el tráfico en los estrechos había impuesto una paralización de las actividades de los buques cuyo coste ascendía a millones de dólares de los Estados Unidos. Al presentar el documento, la delegación de la Federación de Rusia expuso ante el Comité un gran número de casos de demoras importantes y le pidió que instara al Gobierno de Turquía a que realizara una gestión del tráfico más prudente, eficaz y expeditiva, sacando provecho de los beneficios de las nuevas tecnologías y que se abstuviera de introducir medidas de limitación del tránsito a través de los estrechos.

Habiendo tomado conocimiento de un nuevo sistema de STM establecido por Turquía, la delegación de la Federación de Rusia también pidió al Comité que instara al Gobierno de es país a que informara sobre los resultados de su evaluación de las posibilidades del nuevo sistema respecto de la mejora de la gestión del tráfico en los estrechos.

25.32 La delegación de Turquía agradeció una vez más a todos los delegados que el día 3 de junio de 2003 habían asistido a la presentación del nuevo sistema de STM en los estrechos de Turquía. Consideró que se había podido dar respuesta a muchos interrogantes planteados por los delegados. Por consiguiente, su intervención y observaciones respecto del documento MSC 77/25/3 serían lo más breves posibles.

Debido al rápido aumento del volumen del tráfico, que ocasionaba un alarmante número de accidentes marítimos, Turquía promulgó el "Reglamento de tráfico marítimo" de 1994 a fin de proteger la navegación, la vida humana, los bienes y el medio ambiente en los estrechos de Turquía. El mismo año, y a iniciativas de Turquía, la OMI adoptó sistemas de separación del tráfico y un reglamento conexo para los estrechos de Turquía. En 1998 Turquía modificó el Reglamento de tráfico marítimo de 1994, y en 1999, el MSC 71 convino en que el DST y las reglas y recomendaciones conexas en los estrechos de Turquía habían demostrado ser eficaces y exitosos, por cuanto habían mejorado la seguridad de la navegación. Tales principios seguirían orientando el marco conceptual de las medidas de seguridad adoptadas en los estrechos de Turquía.

El aumento del tráfico durante los últimos años en los estrechos de Turquía ha exigido una implantación rigurosa del Reglamento de 1998. Por esta razón, el 3 de octubre de 2002 se publicó una orientación interna para las autoridades pertinentes de Turquía, que no contiene ninguna nueva medida que no esté basada en el Reglamento de 1998, las reglas y recomendaciones pertinentes de la OMI y el Convenio de Montreux de 1936, que gobierna las reglas de paso por los estrechos de Turquía.

Los riesgos para la seguridad debidos a concentraciones en las entradas de los estrechos, según se indica en el documento MSC 77/25/3, no podían compararse con los mismo riesgos durante el paso; y el Servicio de Guardacostas de Turquía ya había adoptado varias medidas de seguridad, entre ellas la escolta, con carácter voluntario, de las naves que transportan cargas peligrosas durante su paso por los estrechos.

Las preocupaciones expuestas en el documento MSC 77/25/3 tenían una motivación económica y se referían, principalmente, a las congestiones y demoras. El creciente volumen del tráfico marítimo en los estrechos era la primera y más importante razón de tales congestiones y demoras. Especial interés revestía el pronunciado incremento en el número de petroleros y otros buques con cargas peligrosas que atraviesan los estrechos.

El número de buques tanques y de otros buques que transportaban cargas peligrosas que pasaban por el estrecho de Estambul había aumentado en un 75% durante los últimos cinco años. El volumen de las cargas de hidrocarburo y de otras cargas peligrosas transportadas cada año a través del estrecho de Estambul prácticamente se había duplicado durante el mismo periodo, pasando de 63 millones a 122 millones de toneladas. La cifra correspondiente al estrecho de Canakkale era mucho más elevada, ya que ascendía a 130 millones de toneladas. Tales cifras hablaban por sí mismas de la razón de las congestiones y demoras, mientras la configuración geográfica de los estrechos seguía siendo la misma.

Además de un volumen de tráfico mayor, las condiciones hidrometeorológicas, la nieve, el tiempo tormentoso y la niebla, las fuertes corrientes, junto con periodos de luz diurna más cortos también habían causado demoras y congestión durante el primer trimestre de 2003. Casi el 50% del tiempo total de suspensión durante el primer periodo de dicho año se debió a las condiciones hidrometeorológicas.

La prevención de posibles catástrofes ambientales causadas por el creciente número de buques que atraviesan los estrechos de Turquía dependía del cumplimiento riguroso de las medidas de seguridad. Durante los últimos años, Turquía había bgrado reducir el riesgo de accidentes en los estrechos. El valor y eficacia de las reglas de tráfico podían ser objeto de una mejor apreciación en función de la reducción del número de accidentes durante 1994. Sin embargo, debido a la particular geografía de los estrechos de Turquía, seguían produciéndose accidentes. El más reciente había sucedido una semana antes en el estrecho de Estambul, cuando un petrolero de 175 metros de eslora había chocado contra cinco pequeños botes de abastecimiento amarrados a la costa. Afortunadamente no se registraron víctimas ni daños para el medio ambiente.

Turquía había realizado grandes avances hacia el establecimiento de un sistema de STM moderno, a fin de mejorar la seguridad de la navegación y la protección de la vida local, el medio marino y los bienes en los estrechos. El funcionamiento experimental del sistema de STM en los estrechos de Turquía dará comienzo el 1 de julio de 2003 y el sistema funcionará plenamente a partir de octubre del mismo año. Una vez iniciado el funcionamiento experimental del sistema, Turquía tenía el propósito, habida cuenta de la experiencia adquirida con su implantación, de efectuar una revisión del sistema en su totalidad y oportunamente informará a la OMI al respecto.

25.33 La delegación de Grecia agradeció a la delegación de la Federación de Rusia por la presentación del documento MSC 77/25/3, titulado "Navegación por los estrechos del mar Negro" y señaló que, tras un estudio cuidadoso, compartía las inquietudes expuestas en el mismo.

Por otro lado, repetidamente se habían presentado argumentos de peso, en cuanto a la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente en esta importante vía de navegación internacional y, a este respecto, la delegación de Grecia reconoció los esfuerzos realizados por Turquía.

Sin embargo, deseaba que se recordara que la libertad de navegación, un régimen establecido para el paso por los estrechos, estaba regida por un instrumento internacional específico, a saber, el Convenio de Montreux de 1936.

A la luz de lo que antecede, y habida cuenta de la situación, la delegación de Grecia opinó que el uso de la moderna tecnología de STM podría ayudar a superar las dificultades, tal como se concluyó en el documento MSC 77/25/3, al mismo tiempo que se compadecía con lo dispuesto en la resolución A.827(19).

25.34 La delegación de Islandia señaló su comprensión por las inquietudes señaladas en el documento presentado por la Federación de Rusia; sin embargo Islandia se manifestó decididamente porque las propias partes interesadas, en vez de examinar la cuestión en el seno de la OMI, encontraran una solución a este problema, en aras de la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente.

25.35 La delegación de Ucrania compartió la opinión de la Federación de Rusia y manifestó su esperanza de que la creación, por Turquía, del sistema de tráfico marítimo, habría de contribuir a solucionar el problema de las demoras de los buques y a mejorar la seguridad de la navegación.

25.36 La delegación de Italia dio las gracias a la Federación de Rusia por su documento e informó al Comité de que dos buques de pabellón italiano habían sufrido recientemente largos retrasos en los estrechos. Cuando el transporte marítimo está bajo el control de un régimen costero, es importante establecer una gestión eficaz del tráfico. La delegación de Italia agradeció asimismo a la delegación de Turquía la excelente presentación de su nuevo STM en los estrechos y manifestó confiada en que la situación mejoraría tras la introducción de dicho STM.

25.37 El Comité agradeció a la delegación de Turquía por la presentación efectuada el 3 de junio de 2003 sobre la instalación de un STM en el estrecho de Estambul, el mar de Mármara y el estrecho de Canakkale y tomó nota de que el ensayo de funcionamiento del sistema se iniciaría el 1 de julio de 2003, con lo que se acrecentaría la seguridad y la eficacia de la gestión del tráfico en el estrecho de Estambul, el mar de Mármara y el estrecho de Canakkale y se protegería el medio marino. También tomó nota de que Turquía tenía previsto realizar un examen del sistema en conjunto, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su implantación, e informar a la OMI al respecto.

Designación de vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia

25.38 El Comité recordó que en su 76º periodo de sesiones, la delegación de Indonesia había informado al Comité de que el sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia, difundido mediante la circular SN/Circ.200, se implantaría a partir del 28 de diciembre de 2002 a las 00 00 hora local, como resultado de la promulgación por el Gobierno de Indonesia, el 28 de junio de 2002, de la regla 37 de 2002 sobre "los derechos y las obligaciones de aeronaves y buques de pabellón extranjero al ejercer los derechos de paso por las vías marítimas archipelágicas", mediante la cual se aclara la designación de las vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas de Indonesia. El Comité recordó asimismo que en su 76º periodo de sesiones (MSC 76/23, párrafo 11.41), la delegación de Indonesia se había

comprometido a facilitar a la Secretaría, lo antes posible, la versión inglesa de su regla oficial 37 de 2002, para que pueda ser distribuida a los Gobiernos Miembros.

25.39 El Comité examinó una propuesta presentada por los Estados Unidos (MSC 77/25/7) en la que se señala que Indonesia no ha designado debidamente las vías marítimas anteriormente mencionadas según prescriben las Directrices de la OMI y el derecho internacional (reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar), y en la que se notifica que Estados Unidos continuará ejerciendo su derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas por todas las rutas de paso utilizadas normalmente para la navegación internacional.

25.40 La delegación de Indonesia informó al Comité de que, en relación con la propuesta de los Estados Unidos, deseaba confirmar que la designación del paso por las vías marítimas archipelágicas era parcial. Esto había sido confirmado en varias ocasiones durante las reuniones del Comité. Este entendimiento se había puesto claramente de manifiesto en el párrafo 2 del artículo 3 de la regla 37/2002 del Gobierno de Indonesia dejando abierta la posibilidad de designar otras vías marítimas en las aguas archipelágicas indonesias.

El motivo de ello es la responsabilidad del Estado archipelágico de garantizar la seguridad de la navegación en las aguas indonesias. A este respecto, Indonesia tiene aún que terminar estudios técnicos preliminares, entre otros un levantamiento hidrográfico, y llevar a cabo simultáneamente consultas con la organización internacional competente en la materia; se había seguido un proceso similar durante la primera fase de designación de tres vías marítimas archipelágicas. Teniendo en cuenta esta situación, la regla 37/2002 del Gobierno de Indonesia garantiza que la designación del paso por las vías marítimas archipelágicas indonesias no impide el ejercicio del derecho de paso inocente por las aguas indonesias, ni tampoco prohíbe a los buques extranjeros el uso del paso por las vías marítimas archipelágicas indonesias en el ejercicio de ese derecho.

Por lo que respecta a la entrada en vigor de las vías marítimas archipelágicas adoptadas, la delegación de Indonesia es plenamente consciente de las prescripciones del párrafo 3.13 de la parte H (publicación "Organización del tráfico marítimo" de la OMI) relativa a la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas en relación con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, e indicó que la regla en cuestión se presentará lo antes posible.

25.41 La delegación de Australia informó al Comité de que deseaba que se confirmara que la OMI sigue teniendo jurisdicción en esta cuestión, y que se reafirmara lo dispuesto en las partes pertinentes de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo. Por consiguiente, Australia deseaba obtener del Comité que en su informe constará lo que se entendía exactamente por "designación parcial" así como la confirmación de que la OMI seguía teniendo jurisdicción en este asunto, mientras se siga tratando de una designación parcial y hasta que todas las rutas normales, incluidas las rutas este/oeste que aún han de identificarse, queden incluidas en el paso por las vías marítimas archipelágicas de conformidad con las partes pertinentes de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada).

25.42 Las declaraciones formuladas sobre el particular por las delegaciones de Indonesia y de Australia se reproducen en el anexo 27.

25.43 Tras someter esta cuestión a debate y reconocer que existían diferentes interpretaciones del párrafo 3.13 de la parte H (publicación "Organización del tráfico marítimo" de la OMI) relativa a la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas en relación con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, el Comité acordó solicitar el asesoramiento del Subcomité NAV sobre esta disposición. Encargó asimismo a dicho Subcomité que examine la cuestión con detenimiento e informe de los resultados al MSC 78. El Comité invitó a la delegación de Indonesia a presentar al NAV 49 la versión inglesa de la regla 37 de 2002 de su Gobierno, según se señala en el párrafo 11.41 del informe correspondiente al MSC 76 (MSC 76/23).

25.44 El Comité volvió a confirmar las disposiciones de la parte H (aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas) de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo mediante la resolución MSC.71(69), en particular las relativas a las vías marítimas archipelágicas parciales.

Manifestaciones de agradecimiento

25.45 El Comité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y observadores que recientemente habían renunciado a sus cargos, se habían retirado o habían sido transferidos a otros puestos, o estaban a punto de hacerlo, por la valiosa contribución que habían aportado a su labor y les deseó una larga y feliz jubilación o, según sea el caso, el mayor de los éxitos en sus nuevos cargos:

- Sra. U. Moetzel (Alemania) - que vuelve a su país de origen
- Sr. P. Olsson (Alemania) - que se jubila
- Sr. A. Ishihara (Japón) - que vuelve a su país
- Sr. K. Yoshida (Japón) (Presidente del Subcomité FP durante 10 años)
- Sr. V. Bogdanov (Federación de Rusia) (Presidente del Subcomité COMSAR durante seis años)
- Sra. E. Álvarez (España) - que ha sido transferida a otro puesto
- Sr. M. Storey (Reino Unido) - que se jubila
- Sr. F. Wall (Reino Unido) (Presidente del Grupo de trabajo sobre la protección marítima) - que se jubila
- Sr. P.J. Pluta (Estados Unidos) - que se jubila; y
- Sr. J. Cowley (Vanuatu) - que se jubila

Expresión de pésame

25.46 Al ser informado del reciente fallecimiento del Sr. Thomas M. Hopkins (Presidente del ISO/TC8/SC3 - Tecnología de buques y marítima: tuberías y maquinaria, y observador de la ISO en el Subcomité DE durante muchos años), el Comité manifestó al observador de la ISO que transmitiera a la familia y colegas del Sr. Hopkins su más sentido pésame.

(Los anexos se publicarán como adición al presente documento)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
77º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 77/26/Add.1
16 junio 2003
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 77º PERIODO DE SESIONES

Se adjuntan al presente documento los anexos 1 a 18 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 77º periodo de sesiones (MSC 77/26).

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 ORDEN DEL DÍA DEL 77º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

ANEXO 2 RESOLUCIÓN MSC.142(77) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 3 RESOLUCIÓN MSC.143(77) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

ANEXO 4 RESOLUCIÓN MSC.144(77) – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)

ANEXO 5 RESOLUCIÓN MSC.145(77) – NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LOS DETECTORES DEL NIVEL DE AGUA DE LOS GRANELEROS

ANEXO 6 RESOLUCIÓN MSC.146(77) – APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES UNIFICADAS S26, S27, S30 Y S31 DE LA IACS A LOS GRANELEROS

ANEXO 7 RESOLUCIÓN MSC.147(77) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS REVISADAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

ANEXO 8 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - ENMIENDAS A LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD (RESOLUCIÓN A.890(21))

ANEXO 9 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA IV/15.9 DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 10 RESOLUCIÓN MSC.148(77) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DEL EQUIPO TELEGRÁFICO DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA PARA LA RECEPCIÓN DE RADIAVISOS NÁUTICOS Y METEOROLÓGICOS Y DE INFORMACIÓN URGENTE DIRIGIDA A LOS BUQUES (NAVTEX)

ANEXO 11 RESOLUCIÓN MSC.149(77) – ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS PORTÁTILES BIDIRECCIONALES DE ONDAS MÉTRICAS PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

ANEXO 12 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979, ENMENDADO

ANEXO 14 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - SIGNOS GRÁFICOS PARA LOS PLANOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS DE A BORDO

ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN

ANEXO 16 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 17 PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS

ANEXO 18 RESOLUCIÓN MSC.150(77) – RECOMENDACIÓN RELATIVA A LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES PARA LAS CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y EL FUELOIL PARA USOS MARINOS

(Véase el documento MSC 77/26/Add.2 para los anexos 19 a 27)

***

ANEXO 1

ORDEN DEL DÍA DEL 77º PERIODO DE SESIONES Y LISTA DE DOCUMENTOS

1 Aprobación del orden del día; informes sobre los poderes de las delegaciones

MSC 77/1	Secretaría	Orden del día provisional
MSC 77/1/1	Secretaría	Anotaciones al orden del día provisional

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

MSC 77/2	Secretaría	Resultado del 30º periodo de sesiones del Comité de Facilitación
MSC 77/2/1	Secretaría	Resultado del 86º periodo de sesiones del Comité Jurídico
MSC 77/2/2	Secretaría	Resultados de la Conferencia internacional sobre la constitución de un fondo complementario de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
MSC 77/2/3	IACS	Plan estratégico de la OMI
MSC 77/2/4	OCIMF	Plan estratégico de la OMI
MSC 77/2/5	Bahamas y Grecia	Examen de la estrategia y las políticas de la Organización, incluido el informe del Grupo de trabajo - Plan estratégico de la OMI – Normas de las nuevas construcciones
MSC 77/2/6	INTERTANKO	Plan estratégico de la OMI
MSC 77/2/7	AWES	Plan estratégico de la OMI
MSC 77/INF.6 (en inglés únicamente)	IACS	*IMO Strategic Plan – Classification process*

3 Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

MSC 77/3	Secretaría	Enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))
MSC 77/3/1	Secretaría	Enmiendas al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1996
MSC 77/3/2	Reino Unido	Propuesta de enmiendas que como consecuencia procede introducir a las reglas relativas a las tapas móviles de escotilla
MSC 77/3/3	China	Enmiendas al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1996

MSC 77/INF.17 (en inglés únicamente)	IACS	*Amendments to Annex B to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966*
MSC 77/WP.12	Grupo de redacción	Informe del Grupo de redacción

4 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

MSC 77/4	Secretaría	Resultados de la labor del COMSAR 7 y del FP 47
MSC 77/4/Add.1	Secretaría	Resultados del STW 34 y del DE 46
MSC 77/4/1	CILC	Recomendaciones del Foro sobre la seguridad en los buques de crucero
MSC 77/4/2	Reino Unido, en su calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia	Propuesta para que el Grupo de trabajo por correspondencia del COMSAR prosiga su labor
MSC 77/4/3	Reino Unido	Recomendaciones para garantizar un criterio global

5 Seguridad de los graneleros

MSC 77/5	Secretaría	Resultados del MSC 76
MSC 77/5/1	Secretaría	Resultado del 46º periodo de sesiones del Subcomité DE
MSC 77/5/2	Chipre y el Reino Unido	Estudio EFS de los graneleros de eslora inferior a 150 metros
MSC 77/5/3	Reino Unido	Seguridad de los graneleros de eslora inferior a 150 metros
MSC 77/5/4	Reino Unido	Estudio de EFS sobre los graneleros: Examen de la reducción del riesgo que resulta de combinar las opciones de control de riesgos acordadas por el MSC 76
MSC 77/5/5	Reino Unido	Vulnerabilidad persistente de los graneleros existentes
MSC 77/5/6	Japón	Diversas medidas para mejorar la seguridad de los graneleros
MSC 77/INF.8 (en inglés únicamente)	INTERCARGO	*Bulk carrier casualty report*
MSC 77/INF.15 (en inglés únicamente)	IACS	*Revision of IACS Unified Requirement S27*
MSC 77/WP.13	Grupo de trabajo	Informe del Grupo de trabajo

6 Medidas para incrementar la protección marítima - Resultados de la Conferencia SOLAS de 2002

MSC 77/6	Secretaría	Resultados de la Conferencia SOLAS y el MSC 76
MSC 77/6/1	Secretaría	Resultados del COMSAR 7, el FAL 30 y el STW 34
MSC 77/6/1/Add.1	Secretaría	Resultado de la labor del FSI 11
MSC 77/6/2	Secretaría	Proyecto de informe para la Asamblea sobre la labor realizada, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo dispositivo 6 de la resolución A.924(22)
MSC 77/6/3	Secretaría	Resultado del quincuagésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas
MSC 77/6/4	Islas Marshall	Directrices para la autorización de organizaciones de protección reconocidas
MSC 77/6/5	WNTI	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques
MSC 77/6/6	Francia	Revisión de la circular MSC/Circ.967 – Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques – Directrices para los CCSM
MSC 77/6/7	Filipinas	Propuesta de enmiendas a la resolución A.890(21)
MSC 77/6/8	Secretaría	Resolución 1456(2003) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas
MSC 77/6/8/Add.1	Secretaría	Información sobre la reunión especial celebrada por el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas
MSC 77/6/9	OIT	Resultados de la Conferencia SOLAS de 2002 – Información sobre la labor actual de la OIT
MSC 77/6/10	Secretaría	Prescripciones de notificación y registro sinóptico continuo
MSC 77/6/11	Reino Unido	Prescripciones funcionales para el SIA de largo alcance
MSC 77/6/12	Estados Unidos	Documentación y certificación relacionada con la aplicación de la parte B del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP)
MSC 77/6/13	Islas Marshall	Notificaciones del Estado de abanderamiento sobre el cumplimiento del Código PBIP
MSC 77/6/14	República de Corea	Observaciones relacionadas con el proyecto de directrices para autorizar a las organizaciones de protección reconocidas

MSC 77/6/15	CIOSL	Examen de la resolución A.890(21) sobre Principios relativos a la dotación de seguridad
MSC 77/6/16	Estados Unidos	Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques
MSC 77/6/17	ICS e ISF	Formación de oficiales de protección del buque
MSC 77/6/18	ICS e ISF	Examen de la resolución A.890(21) sobre Principios relativos a la dotación de seguridad
MSC 77/6/19	ICS	Implantación de las reglas nuevas y enmendadas del SOLAS relacionadas con la protección marítima y con el Código PBIP
MSC 77/INF.9 (en inglés únicamente)	IACS	*Outcome of the 2002 SOLAS Conference – Implementation of the ISPS Code*
MSC 77/WP.5	Secretaría	Adopción de la resolución MSC revisada sobre las Normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque
MSC 77/WP.15	MSWG	Informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima

7 Plan de auditorías modelo de la OMI propuesto

MSC 77/7	Secretaría	Resultados del MSC 76 y del quincuagésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas
MSC 77/7/1	Dinamarca	Normas, directrices y procedimientos para el plan de auditorías modelos de la OMI propuesto
MSC 77/7/2	Estados Unidos, Francia, Islas Marshall, Japón, Luxemburgo, Noruega, Reino Unido, República de Corea, Singapur y Suecia	Objetivos y principios del plan de auditorías modelo de carácter voluntario
MSC 77/7/3	España	Comentarios al documento MSC 77/7/2
MSC 77/7/4	España	Deliberaciones sobre el carácter voluntario del plan de auditorías modelo
MSC 77/INF.4 (en inglés únicamente)	Japón	*Report of a study of the development of ICAO's safety auditing programmes*
MSC 77/INF.18 (en inglés únicamente)	ICS, BIMCO, INTERCARGO e INTERTANKO	*Industry Guidance*

MSC 77/WP.2	Secretaría	Mandato del Grupo de trabajo sobre la propuesta del Plan de auditorías modelo
MSC 77/WP.14	Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC/TCC	Informe del Grupo mixto de trabajo sobre el plan de auditorías modelo de la OMI

8 Lugares de Refugio

MSC 77/8	Secretaría	Resultados del MSC 74 y el MSC 76 sobre puertos/lugares de refugio (aguas abrigadas)
MSC 77/8/1	Secretaría	Resultados del quincuagésimo séptimo periodo de sesiones de la asamblea general de las naciones unidas y del COMSAR 7
MSC 77/8/2	IUMI	Observaciones sobre los lugares de refugio
MSC 77/8/3	Bahamas	Recomendaciones sobre los lugares de refugio
MSC 77/8/4	Francia	Enmiendas a la resolución sobre el servicio de asistencia marítima propuesta por el NAV 48
MSC 77/8/5	España	Directrices para la evaluación de los riesgos relacionados con la provisión de lugares de refugio
MSC 77/8/6	España	Directrices sobre las medidas que deben adoptar el capitán y/o los salvadores que necesiten un lugar de refugio – Directrices sobre las medidas que se espera adopten los Estados ribereños
MSC 77/8/7	España	Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia - Generalidades
MSC 77/8/8	BIMCO	Opinión de BIMCO acerca de la importancia de los lugares de refugio
MSC 77/8/9	INTERTANKO	Importancia de ultimar las directrices y una resolución sobre los lugares de refugio
MSC 77/8/10	España	Comentarios al documento MSC 77/8/3 (Bahamas)
MSC 77/8/11	Reino Unido	Observaciones con respecto al documento presentado por la IUMI "Lugares de refugio" – MSC 77/8/2
MSC 77/INF.2 (en inglés únicamente)	SIGTTO	*Safe havens for disabled gas carriers*

9 Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 77/9	Secretaría	Resultados del 7º periodo de sesiones del Subcomité
DSC 7/15	Subcomité	Informe del 7º periodo de sesiones
MSC 77/9/1	Secretaría	Concesión de exenciones de las disposiciones del Código IMDG – resultados de la labor del grupo de supervisores técnicos y de redacción del Subcomité DSC

10 Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento (informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 77/10	Secretaría	Informe del 7º periodo de sesiones del Subcomité
COMSAR 7/23	Subcomité	Informe del 7º periodo de sesiones
MSC 77/10/1	Argentina y Chile	Patrulla antártica naval combinada
MSC 77/10/2	Noruega	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 77/10/3	Secretaría	Proyecto de informe sobre los avances de los trabajos que ha de presentarse a la Asamblea en cumplimiento del párrafo dispositivo 5 de la resolución A.920(22) relativa al examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 77/10/4	Dinamarca	Supervisión intergubernamental de los posibles proveedores futuros de servicios móviles por satélite para el SMSSM
MSC 77/10/5	Estados Unidos y Alemania	Conexión de los SIA a la fuente de energía de reserva de la estación radioeléctrica
MSC 77/10/6	Secretaría	Medidas de seguimiento de la Conferencia de Florencia celebrada en el año 2000
MSC 77/10/7	ACNUR	Protección de los solicitantes de asilo y de los refugiados rescatados en el mar
MSC 77/10/8	Estados Unidos	Procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar
MSC 77/WP.4	Suecia	Personas rescatadas en el mar
MSC 77/WP.10	Australia, Estados Unidos, Francia, Noruega, Reino Unido y Suecia	Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar

11 Protección contra incendios (informe del 47º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 77/11	Secretaría	Informe del 47º periodo de sesiones del Subcomité
FP 47/16	Subcomité	Informe del 47º periodo de sesiones
MSC 77/11/1	Comisión Europea	Uso de halón como medio de extinción de incendios en buques construidos antes del 1 de julio de 1994
MSC 77/11/2	Dinamarca y Suecia	Interpretación del párrafo 3.22 de la resolución A.800(19)

12 Formación y guardia (informe del 34º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 77/12	Secretaría	Informe del 34º periodo de sesiones del Subcomité
STW 34/14	Subcomité	Informe del 34º periodo de sesiones
MSC 77/12/1	Secretaría	Avances en la labor de los paneles de personas competentes encargados de evaluar la información comunicada de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV y en la regla I/7 del Convenio de Formación enmendado
MSC 77/12/2 y Add.1	Secretaría	Lista de personas competentes mantenida por el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en la sección A-I/7 del Código de Formación
MSC 77/12/3	Islas Marshall	Cuestiones que deben examinarse al introducir nuevas tecnologías a bordo de los buques
MSC 77/12/4	OIT	Refundición de los convenios marítimos de la OIT
MSC 77/WP.3	Secretario General	Informe del Secretario General al Comité de Seguridad Marítima sobre la evaluación de la información comunicada de conformidad con el párrafo 2 de la regla I/7 del Convenio de Formación enmendado
MSC 77/WP.8	Secretaría	Partes en el Convenio internacional sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, que, según confirma el Comité de Seguridad Marítima, han comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio
MSC 77/WP.9	Secretaría	Proyecto de circular MSC – Cuestionario sobre las características de las bases de datos nacionales, sistemas de mantenimiento de expedientes y medidas contra el fraude

13 Proyecto y equipo del buque (cuestiones urgentes derivadas del 46º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 77/13	Secretaría	Cuestiones urgentes derivadas del 46º periodo de sesiones del Subcomité
DE 46/32 y Add.1	Subcomité	Informe del 46º periodo de sesiones
MSC 77/13/1	Reino Unido	Botes de rescate rápido y medios de salvamento – Proyecto de circular MSC que actualiza la circular MSC/Circ.1016
MSC 77/13/2	IACS	Informe del Subcomité DE para el Comité
MSC 77/13/3	IACS	Informe del Subcomité DE para el Comité
MSC 77/13/4	IACS	Informe del Subcomité DE para el Comité
MSC 77/WP.11	Grupo de redacción	Proyecto de circular MSC sobre la aplicación de la regla III/26 del Convenio SOLAS relativa a los sistemas de botes de rescate rápidos de los buques de pasaje de transbordo rodado

14 Líquidos y gases a granel (cuestiones urgentes derivadas del 8º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 77/14	Secretaría	Cuestiones urgentes derivadas del 8º periodo de sesiones del Subcomité
BLG 8/18 y Adds.1 y 2	Subcomité	Informe del 8º periodo de sesiones

15 Implantación por el Estado de abanderamiento (cuestiones urgentes derivadas del 11º periodo de sesiones del Subcomité)

MSC 77/15	Secretaría	Cuestiones urgentes derivadas del FSI 11
FSI 11/23 y Add.1	Subcomité	Informe del 11º periodo de sesiones
MSC 77/15/1	Australia	El Código IGS y la investigación de accidentes

16 Subprograma de asistencia técnica en seguridad y protección marítimas

MSC 77/16	Secretaría	Novedades sobre las actividades de cooperación técnica relativas a la protección y la seguridad, desarrolladas con el apoyo de la División de Seguridad Marítima
MSC 77/16/1	Secretaría	Informe periódico sobre los cursos modelos
MSC 77/16/2	Secretaría	Informe sobre el cursillo para los secretarios de los memorandos de entendimiento sobre la supervisión por el Estado rector del puerto y directores de los centros de información

MSC 77/INF.7 (en inglés únicamente)	Japón	*Tokyo MoU technical assistance programmes for port State control officers*

17 Influencia del factor humano

MSC 77/17	Reino Unido	Definición del concepto de cultura de la seguridad
MSC 77/17/1	Reino Unido	Fomento de un comportamiento sin riesgos en una cultura de la seguridad
MSC 77/17/2	Reino Unido	Estrategia del factor humano
MSC 77/17/3	Estados Unidos	Idea y estrategia con respecto al factor humano
MSC 77/17/4	CIOSL	Fomento de un comportamiento sin riesgos en una cultura de la seguridad
MSC 77/INF.11 (en inglés únicamente)	Estados Unidos	*Human element tools and activities*

18 Evaluación formal de la seguridad

MSC 77/18	Secretaría	Resultados de la labor del MSC 75 y del MSC 76
MSC 77/18/1	Reino Unido	Anteproyecto de propuesta sobre la utilización de la metodología de la evaluación formal de la seguridad (EFS)
MSC 77/18/2	Liberia	Propuesta de proyecto de enmiendas a las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI
MSC 77/INF.12 (en inglés únicamente)	Dinamarca	*SAFEDOR – Risk-based design, operation and regulation of ships*

19 Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

MSC 77/19	Secretaría	Informes anuales, trimestrales ymensuales
y Add.1	Secretaría	Informes de los Estados ribereños
MSC 77/19/1	Secretaría	Implantación del proyecto de lucha contra la piratería: plan de acción coordinado de las actividades futuras
MSC 77/19/2	Secretaría	Resultado del quincuagésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas

MSC 77/19/3	ICS e ISF	Aplicación con prontitud de ciertos aspectos del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código ISPS y notificación por los Estados Miembros de los actos de piratería y robos a mano armada
MSC 77/19/4	INTERTANKO	Aplicación con prontitud de ciertos aspectos del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código ISPS y notificación por los Estados Miembros de los actos de piratería y robos a mano armada
MSC 77/INF.5 (en inglés únicamente)	Japón	*Guidelines on basic countermeasures against piracy and armed robbery*
MSC 77/INF.13 (en inglés únicamente)	ICS e ISF	*Analysis of piracy and armed robbery reports available*

20 Implantación de instrumentos y asuntos conexos

MSC 77/20	Secretaría	Convenciones
MSC 77/20/1	Secretaría	Actividades para promover la aceptación e implantación, por parte de los Gobiernos, del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995
MSC 77/20/2	Secretaría	Hacia una mayor aceptación del Protocolo 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga
MSC 77/INF.14 (en inglés únicamente)	Secretaría	*Conventions*

21 Relaciones con otras organizaciones

MSC 77/21	Secretaría	Resolución A/RES/57/141 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho de mar
MSC 77/21/1	Secretaría	Cooperación entre la OMI y la OACI con respecto a la elaboración de disposiciones para las naves de vuelo rasante
MSC 77/21/2	ISO	Normas de la ISO para las estructuras flotantes y el mantenimiento en posición – ISO/TC 67 – Materiales, equipo y estructuras mar adentro de los sectores petrolero, petroquímico y de gas natural

22 Aplicación de las Directrices relativas a la labor del Comité

MSC 77/22	Secretaría	Proyecto de reestructuración y modificación de las Directrices sobre organización y método de trabajo

23 Programa de trabajo

MSC 77/23	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités DSC, FP, COMSAR, NAV y SLF y órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones
MSC 77/23/Add.1	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités DE y STW y órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones
MSC 77/23/Add.2	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités BLG y FSI y órdenes del día provisionales correspondientes a sus próximos periodos de sesiones
MSC 77/23/1	Canadá	Régimen de inspección y reconocimiento de las escalas reales
MSC 77/23/2	IMCA	Sistemas de uso obligatorio para remolque de emergencia: problemas relativos a los buques de apoyo mar adentro
MSC 77/23/3	Francia	Subcomité de Protección contra Incendios – Ensayos sobre la integridad al fuego y de las puertas de los buques
MSC 77/23/4	Francia	Subcomité de Protección contra Incendios – Ensayos de inflamabilidad de las superficies para juntas y masillas (resolución A.653(16))
MSC 77/23/5	OHI	Revisión de la resolución A.532(13) – Recopilación y envío de datos hidrográficos
MSC 77/23/6	Secretaría	Plan de trabajo a largo plazo (hasta 2010)
MSC 77/23/7	Alemania	Información suplementaria sobre los sistemas de uso obligatorio para remolque de emergencia en buques que no sean buques tanque de peso muerto superior a 20 000 toneladas
MSC 77/23/8	FAO	Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las directrices de aplicación voluntaria

MSC 77/INF.3 (en inglés únicamente)	Secretaría	*Long-term work plan (up to 2010) Information on progress made on subjects established in the Committee's long-term work plan (up to 2008)*
MSC 77/INF.16 (en inglés únicamente)	IACS	*Sub-Committee on Safety of Navigation*
MSC 77/WP.1	Presidente	Evaluación preliminar de las propuestas para incluir nuevos puntos en el programa de trabajo
MSC 77/WP.6	Secretaría	Cuestiones de fondo que procede incluir en las órdenes del día de los periodos de sesiones 78º y 79º del Comité
MSC 77/WP.17	Secretaría	Programas de trabajo de los Subcomités y órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones

24 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004

No se presentaron documentos

25 Otros Asuntos

MSC 77/25	Secretaría	Adelantos relacionados con el sistema de información *Equasis*
MSC 77/25/1	España	Nuevas vías de circulación para los buques que transportan mercancías peligrosas a granel en el dispositivo de separación de tráfico marítimo de Cabo Finisterre
MSC 77/25/2	Secretaría	Revisión del Reglamento Sanitario Internacional
MSC 77/25/3	Federación de Rusia	Navegación por los estrechos del mar negro
MSC 77/25/4	RINA	Comparación de pérdidas de buques de carga general y muertes relacionadas
MSC 77/25/5	República de Corea	Protección de las tuberías de abastecimiento de combustible a alta presión en los motores pequeños
MSC 77/25/6	República de Corea	Publicaciones que se han de llevar a bordo de los buques
MSC 77/25/7	Estados Unidos	Designación de vías marítimas archipelágicas de Indonesia
MSC 77/25/8	Singapur	Síndrome respiratorio agudo severo (SRAS)
MSC 77/INF.10 (en inglés únicamente)	IALA	*IALA Recommendation A.123 on the Provision of Shore Based Automatic Identification Systems y IALA Recommendation A.124 on Automatic Identification System (AIS) Shore Station y networking aspects relating to the AIS Service*

MSC 77/INF.19 (en inglés únicamente)	Hong Kong (China)	*An incident of suspected Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS) infection on m.t.* ***Bunga Melawis Satu***
MSC 77/WP.16	Secretaría	Directrices sobre la prevención y gestión del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS)

26 Informe del Comité correspondiente a su 77º periodo de sesiones

MSC 77/WP.7 y Adds. 1 a 5	Secretaría	Proyecto de informe
MSC 77/26 y Adds. 1 y 2	Secretaría	Informe

***

MSC 77/INF.1 (en inglés únicamente)	Secretaría	*List of participants*

***

ANEXO 2

RESOLUCIÓN MSC.142(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al Anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I del mismo,

HABIENDO EXAMINADO, en su 77º periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2006 a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2006, una vez que hayan sido aceptadas conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

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

CAPÍTULO V
SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 2 - Definiciones

1 Se añade el nuevo párrafo 4 siguiente a continuación del párrafo 3 existente:

"4 Por *eslora* de un buque se entiende su eslora total."

Regla 22 – Visibilidad desde el puente de navegación

2 Se sustituye el texto actual del párrafo 1 introductorio por el texto siguiente:

"1 Los buques de eslora no inferior a 55 m, según se define ésta en la regla 2.4, construidos el 1 de julio de 1998, o posteriormente, cumplirán las siguientes prescripciones:"

Regla 28 - Registro de actividades relacionadas con la navegación

3 El título de la regla se sustituye por el siguiente:

"Registro de actividades relacionadas con la navegación y notificación diaria"

4 El párrafo existente pasa a ser el párrafo 1.

5 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2 después del párrafo 1:

"2 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 500, que efectúe viajes internacionales que excedan de 48 horas, deberá presentar un informe diario a su compañía, según se define en la regla IX/1, la cual lo conservará, así como todos los informes diarios posteriores enviados durante el viaje. Los informes diarios se podrán transmitir por cualquier medio, a condición de que se transmitan a la compañía tan pronto como sea posible una vez determinada la situación que se indica en el informe. Se podrán utilizar sistemas de notificación automática siempre que incluyan una función de registro de sus transmisiones y que tales funciones e interfaces con el equipo de determinación de la situación estén sometidos a verificación periódica por el capitán del buque. El informe deberá incluir la siguiente información:

.1 situación del buque;

.2 rumbo y velocidad del buque; y

.3 pormenores de cualesquiera condiciones externas o internas que afecten al viaje del buque o el normal funcionamiento del mismo."

***

ANEXO 3

RESOLUCIÓN MSC.143(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO en su 77º periodo de sesiones enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al Anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las rechazan;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, tras haberse aceptado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son parte en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

1 El texto existente del Anexo I del anexo B se sustituye por el siguiente:

"ANEXO I

REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO I - GENERALIDADES

Las reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente del buque y evitar esfuerzos estructurales excesivos.

Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales relativas a estabilidad y compartimentado que existan.

Regla 1
Resistencia y estabilidad sin avería de los buques

1) La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado.

2) Podrá considerarse que el buque que se proyecte, construya y mantenga de conformidad con las correspondientes prescripciones de una organización, incluidas las sociedades de clasificación, reconocida por la Administración o con las normas nacionales aplicables de la Administración, de acuerdo con lo dispuesto en la regla 2-1, tiene un grado aceptable de resistencia. Estas disposiciones se aplicarán a todas las estructuras, equipo y accesorios abarcados por este anexo para los que no se den expresamente normas de resistencia y construcción.

3) Los buques se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.

Regla 2
Aplicación

1) A los buques de propulsión mecánica y a las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en las reglas 1 a 40, inclusive.

2) A los buques que transporten cubertadas de madera se les podrán asignar, además de los francobordos prescritos en el párrafo 1), francobordos para el transporte de madera en cubierta, calculados de acuerdo con lo previsto en las reglas 41 a 45.

3) A los buques proyectados para llevar velas, bien sea como único medio de propulsión o como medio auxiliar, y a los remolcadores, se les asignarán francobordos calculados con arreglo a las disposiciones de las reglas 1 a 40, inclusive. Se les podrá exigir el francobordo adicional que determine la Administración.

4) A los buques de madera o de construcción mixta, o de otros materiales cuyo uso haya sido aprobado por la Administración, o a aquellos buques cuyas características de construcción sean tales que la aplicación de las prescripciones de este Anexo sea injustificada o impracticable, se les asignarán los francobordos que determine la Administración.

5) Las reglas 10 a 26, inclusive, se aplicarán a todos aquellos buques a los que se haya asignado francobordo mínimo. A los buques a los que se haya asignado francobordo mayor que el mínimo, se les podrá hacer alguna concesión al aplicarles estas prescripciones, siempre que la Administración juzgue satisfactorias las condiciones de seguridad previstas.

6) Si el francobordo de verano asignado se aumenta de modo que el calado resultante no sea superior al calado correspondiente al francobordo mínimo de verano para el mismo buque, pero que la cubierta de francobordo hipotética esté situada por debajo de la cubierta de francobordo real a una distancia de ésta como mínimo igual a la altura normal de una superestructura, las condiciones de asignación conformes con las reglas 12, 14-1 a 20, 23, 24 y 25, aplicables a la cubierta de francobordo real pueden ser las prescritas para una cubierta de superestructura.

7) A menos que se indique expresamente otra cosa, las reglas del presente Anexo se aplicarán a los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005.

8) Para los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005, la Administración se asegurará de que se cumplen las prescripciones aplicables en virtud del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, adoptado por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988.

9) Se considerará que las naves de gran velocidad que cumplen las prescripciones del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.97(73) (Código NGV 2000), y que se han reconocido y certificado según lo estipulado en el Código, cumplen lo prescrito en este anexo. Los certificados y permisos expedidos en virtud del Código NGV 2000 tendrán la misma validez y el mismo reconocimiento que los certificados expedidos en virtud de este anexo.

Regla 2-1
Autorización de organizaciones reconocidas

Las organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación, a que se hace referencia en el artículo 13 del Convenio y en la regla 1 2) cumplirán las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sean enmendadas por la Organización, así como las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según sean enmendadas por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas según las disposiciones del artículo VI del presente Protocolo.

Regla 3
Definiciones de los términos usados en los anexos

1) *Eslora*

a) Se tomará como eslora (L) el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto alto de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor.

b) En los buques sin mecha de timón, se tomará como eslora (L) el 96% de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado.

c) Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación) (véase la figura 3.1).

d) En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado D_{min}, obtenido trazando una línea paralela a la línea de la quilla del buque (incluido el talón) y tangente a la línea de arrufo de trazado de la cubierta de francobordo. El puntal mínimo de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado del punto de tangencia (véase la figura 3.2).

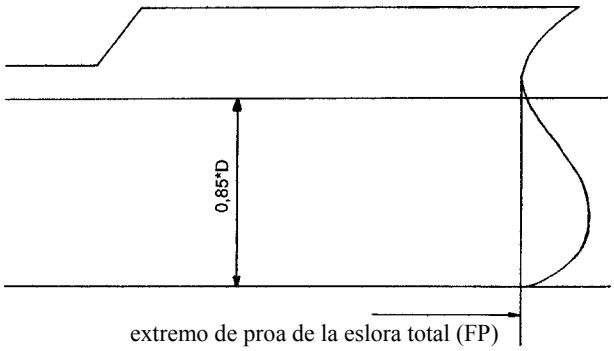


Figura 3.1

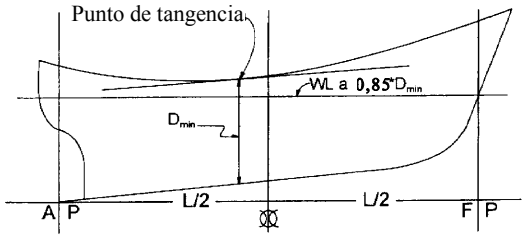


Figura 3.2

2) *Perpendiculares*. Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora.

3) *Centro del buque*. El centro del buque será el punto medio de la eslora (L).

4) *Manga*. A menos que se indique expresamente otra cosa, la manga (B) será la 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.

5) *Puntal de trazado*

a) El puntal de trazado será la 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 barcos 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 aparadura de 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.

b) En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta y del costado, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular.

c) 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.

6) *Puntal de francobordo (D)*

a) El puntal de francobordo (D) será el puntal de trazado en el centro del buque más el espesor de la cubierta de francobordo en el costado.

b) El puntal de francobordo (D) en un buque con trancanil redondeado de radio superior al 4% de la manga (B) o en el que la parte alta de los costados tenga una forma fuera de lo normal, será el puntal de francobordo correspondiente a un buque que tuviera una cuaderna maestra con costados verticales en la obra muerta y con la misma brusca del bao, y el área transversal de la parte superior igual a la correspondiente a la cuaderna maestra del buque real.

7) *Coeficiente de bloque*

a) El coeficiente de bloque (C_b) vendrá dado por la fórmula:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1} \; ;$$

donde:

∇ será el volumen del desplazamiento de trazado del buque, excluidos los apéndices, en un buque con forro metálico, y el volumen de desplazamiento de la superficie exterior del casco en los buques con forro de cualquier otro material, ambos tomados a un calado de trazado d_1; siendo

d_1 el 85% del puntal mínimo de trazado.

b) Para calcular el coeficiente de bloque de una nave multicasco, se utilizará la manga máxima (B) definida en el párrafo 5), y no la manga de un solo casco.

8) *Francobordo*

El francobordo asignado será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga correspondiente.

9) *Cubierta de francobordo*

a) La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco.

b) Cubierta inferior como cubierta de francobordo

A petición del armador y sujeto a la aprobación de la Administración, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de la maquinaria y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda.

i) Cuando esta cubierta inferior sea escalonada, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más alta de dicha cubierta.

ii) Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extienda por encima de la cubierta de francobordo se considerará como una superestructura en lo que respecta a la aplicación de las condiciones de asignación y al cálculo del francobordo. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

iii) Cuando se designe como cubierta de francobordo una cubierta inferior, dicha cubierta constará como mínimo de palmejares de construcción apropiada en los costados del buque y de palmejares transversales en cada mamparo estanco que se extienda hasta la cubierta superior, en el interior de los espacios de carga. Estos palmejares serán tan anchos como lo permita su correcta instalación, teniendo presentes la estructura y la explotación del buque. Los palmejares se dispondrán de modo que también se pueda cumplir la prescripción estructural.

c) Cubierta de francobordo discontinua, cubierta de francobordo escalonada.

i) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que se extienda hasta el costado del buque y tenga una longitud de más de un metro, la línea más baja de la cubierta expuesta y la prolongación de esa línea paralelamente a la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo (véase la figura 3.3).

ii) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que no se extiende hasta el costado del buque, la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo.

iii) Los nichos que no se extiendan de banda a banda de una cubierta inferior a la expuesta designada como la cubierta de francobordo podrán omitirse siempre que todas las aberturas de la cubierta expuesta a la intemperie dispongan de dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

iv) Se deberá prestar la debida atención al desagüe de los nichos expuestos y a los efectos de superficie libre sobre la estabilidad.

v) Las disposiciones de los apartados i) a iv) no están destinadas a aplicarse a las dragas, ganguiles u otros tipos de buques análogos dotados de grandes bodegas sin tapas de escotilla, debiéndose examinar cada caso por separado.

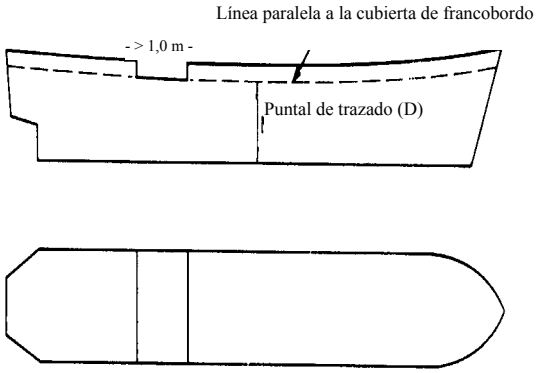


Figura 3.3

10) *Superestructura*

a) Una superestructura será una construcción provista de techo y dispuesta encima de la cubierta de francobordo, que se extienda de banda a banda del buque o cuyo forro lateral no esté separado del forro del costado más de un 4% de la manga (B).

b) Una superestructura cerrada será aquella:

i) que tenga mamparos de cierre de construcción eficiente;

ii) cuyas aberturas de acceso, si existen en estos mamparos, estén provistas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12;

iii) en la que todas las demás aberturas, en los costados o en los extremos de la superestructura, estén dotadas de medios eficientes de cierre, estancos a la intemperie.

Por otra parte, un puente o una toldilla no se considerarán superestructuras cerradas, a menos que estén dotados de acceso para que la tripulación, a partir de cualquier punto de la cubierta completa expuesta más alta, o desde un punto más alto, pueda llegar a la maquinaria y demás lugares de trabajo situados en el interior de estas superestructuras, por otros medios que puedan utilizarse en todo momento cuando estén cerradas las aberturas de los mamparos.

c) La altura de una superestructura será la altura mínima vertical medida en el costado desde el canto alto de los baos de la cubierta de la superestructura hasta el canto alto de los baos de la cubierta de francobordo.

d) La longitud de una superestructura (S) será la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (L).

e) Puente. El puente será una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de proa, ni tampoco hasta la perpendicular de popa.

f) Toldilla. La toldilla será una superestructura que se extienda en dirección a proa desde la perpendicular de popa hasta un punto situado a popa de la perpendicular de proa. La toldilla puede empezar un punto que se encuentre a popa de la perpendicular de popa.

g) Castillo de proa. El castillo de proa será una superestructura que se extienda en dirección a popa desde la perpendicular de proa hasta un punto a proa de la perpendicular de popa. El castillo de proa podrá comenzar en un punto que se encuentre a proa de la perpendicular de proa.

h) Superestructura completa. Una superestructura completa será aquella que se extienda como mínimo desde la perpendicular de proa a la de popa.

i) Cubierta de saltillo. La cubierta de saltillo será una superestructura que se extienda hacia proa desde la perpendicular de popa, que por lo general tenga una altura inferior a la de una superestructura normal y que disponga de un mamparo proel intacto (portillos fijos con ojos de buey eficientes y tapas de registro empernadas) (véase la figura 3.4). Cuando el mamparo proel no esté intacto por incluir puertas y aberturas de acceso, la superestructura se considerará una toldilla.

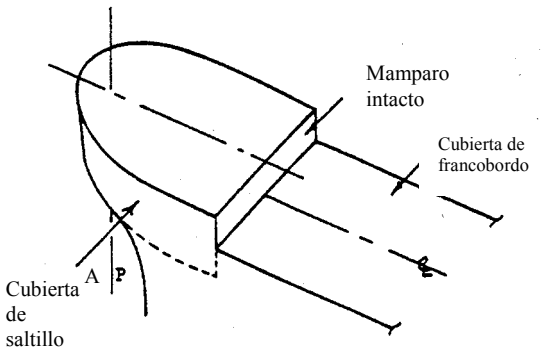


Figura 3.4

11) *Cubierta de superestructura*. Una cubierta de superestructura será aquella que forme el cerramiento superior de una superestructura.

12) *Buque de cubierta corrida*. Un buque de cubierta corrida será el que no tenga superestructuras sobre la cubierta de francobordo.

13) *Estanco a la intemperie*. Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar.

14) *Estanco al agua*. Estanco al agua significa capaz de impedir el paso del agua a través de la estructura en ambos sentidos con el apropiado margen de resistencia a la presión debida a la máxima columna de agua que pueda tener que soportar.

15) *Pozo*. Un pozo será cualquier zona de la cubierta expuesta a la intemperie en la que pueda acumularse agua. Se consideran pozos las zonas de cubierta rodeadas de estructuras de cubierta por dos o más lados.

Regla 4
Línea de cubierta

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasará, normalmente, por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro (como se indica en la figura 4.1). No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo deben indicarse en todos los casos en el Certificado Internacional de Francobordo.

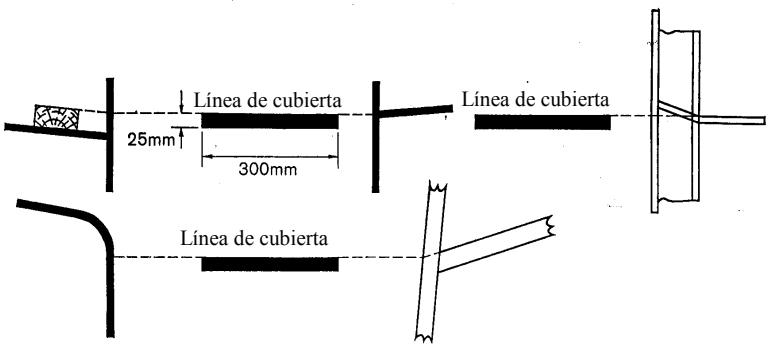


Figura 4.1 - Línea de cubierta

Regla 5
Marca de francobordo

La marca de francobordo estará formada por un anillo de 300 mm de diámetro exterior y 25 mm de ancho, cortado por una línea horizontal de 450 mm de longitud y 25 mm de anchura, cuyo borde superior pasa por el centro del anillo. El centro del anillo deberá colocarse en el centro del buque y a una distancia igual al francobordo mínimo de verano asignado, medida verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta (como se indica en la figura 6.1).

Regla 6
Líneas que se usarán con la marca de francobordo

1) Las líneas de carga que indican los francobordos asignados de acuerdo con estas reglas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 mm de anchura marcada a una distancia de 540 mm a proa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.1).

2) Se usarán las siguientes líneas de carga:

   a) la línea de carga de verano, indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo y también por el borde superior de una línea marcada V;

   b) la línea de carga de invierno, indicada por el borde superior de una línea marcada I;

   c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, indicada en el borde superior de una línea marcada ANI;

   d) la línea de carga tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada T;

   e) la línea de carga de verano en agua dulce, indicada por el borde superior de una línea marcada D. La línea de carga de verano en agua dulce se marcará hacia popa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce y la línea de carga de verano representará el permiso de agua dulce.

f) la línea de carga en agua dulce tropical vendrá indicada por el borde superior de una línea marcada TD y dispuesta a popa de la línea vertical.

3) Si se asignan francobordos para el transporte de madera en cubierta de acuerdo con estas reglas, además de las líneas de carga ordinarias, se marcarán las líneas de carga para madera sobre cubierta. Estas líneas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura, dispuestas hacia popa, a menos que se disponga expresamente otra cosa, y formando ángulo recto con una línea vertical de 25 mm de anchura, situada a una distancia de 540 mm a popa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.2).

4) Se usarán las siguientes líneas de carga para madera:

a) la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MV;

b) la línea de carga de invierno para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MI;

c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MANI;

d) la línea de carga tropical para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MT;

e) la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MD y dispuesta hacia proa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta y la línea de carga de verano para madera representará el permiso de agua dulce.

f) la línea de carga en agua dulce para el transporte de madera en cubierta en la zona tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada MTD y dispuesta hacia proa de la línea vertical.

5) Estas líneas podrán omitirse cuando las características de un buque, la naturaleza del servicio del mismo o los límites asignados a sus zonas de navegación hagan inaplicables alguna de ellas.

6) Cuando a un buque se le asigne un francobordo mayor que el mínimo, de manera que la línea de carga se marque al mismo nivel o por debajo de la línea de carga periódica más baja que corresponda al francobordo mínimo de acuerdo con el presente Protocolo, no necesitará marcarse más que la línea de carga en agua dulce.

7) Cuando una línea de carga de invierno en el Atlántico Norte sea idéntica a la línea de carga de invierno que corresponde a la misma línea vertical, esta línea de carga se marcará I.

8) Las líneas de carga adicionales/alternativas exigidas por otros convenios internacionales en vigor podrán marcarse en ángulo recto hacia popa de la línea vertical indicada en el párrafo 1).

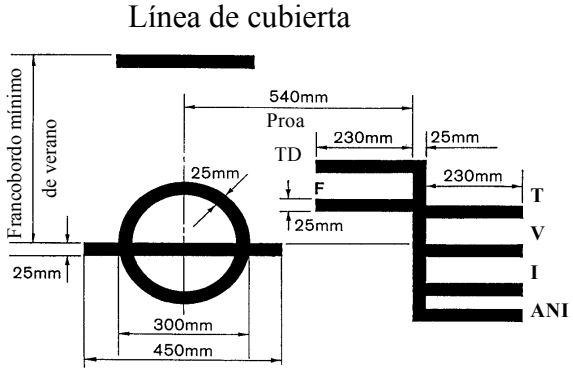


Figura 6.1 - Marca de líneas de carga y líneas que se usarán con esta marca

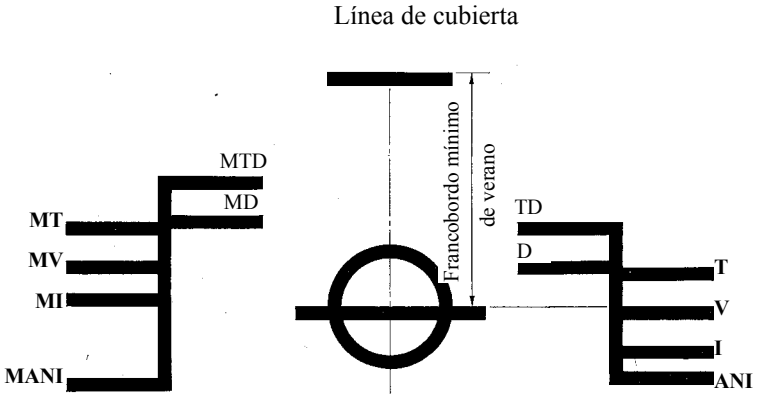


Figura 6.2 - Marca de líneas de carga para madera y líneas que se usarán con esta marca

Regla 7
Marca de la Autoridad asignadora del francobordo

La marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga podrá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro, o por encima y por debajo de ella. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la autoridad, de unas dimensiones aproximadas de 115 mm de altura y 75 mm de anchura.

Regla 8
Detalles de las marcas

El anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Administración. Las marcas serán bien visibles, y si es necesario se adoptarán medidas especiales con ese objeto.

Regla 9
Comprobación de las marcas

El Certificado Internacional de Francobordo no se expedirá a un buque hasta que el funcionario o inspector que actúe de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Convenio haya certificado que las marcas están indicadas correctamente y en forma permanente en los costados del buque.

CAPÍTULO II - CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Regla 10
Información que deberá suministrarse al capitán

1) El capitán de todo buque nuevo deberá recibir información para disponer la carga y lastrar su buque de tal modo que se evite someter la estructura del buque a cualquier esfuerzo inadmisible, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, proyecto o tipo la Administración considere que es innecesario.

2) Se facilitará información al capitán de una forma aprobada por la Administración o una organización reconocida. Se llevará bordo en todo momento información relativa a la estabilidad e información relativa a la carga también relacionada con la resistencia del buque cuando se requiera en virtud de lo estipulado en el párrafo 1), con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración

3) El buque que, al término de su construcción, no tenga que ser objeto de una prueba de estabilidad en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor:

   a) será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en rosca;

   b) quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al término de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque;

   c) si la Administración decide que la realización de una prueba de estabilidad no es practicable o segura, o produce resultados inadecuados debido a las proporciones, medios, resistencia o forma del casco específicos de un buque, se podrán determinar las características del buque en rosca mediante un cálculo detallado del peso, confirmado por un reconocimiento del buque en rosca.

d) llevará a bordo, a disposición del capitán, toda la información* que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar; y

e) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración.

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

Regla 11
Mamparos extremos de las superestructuras

Los mamparos en los extremos expuestos de las superestructuras cerradas deberán tener un nivel de resistencia aceptable.

Regla 12
Puertas

1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de los extremos de superestructuras cerradas deberán ir dotadas de puertas de acero o de otro material equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo, y con marcos, refuerzos y accesorios tales que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto, y estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios de sujeción previstos para garantizar la estanquidad a la intemperie de estas puertas estarán formados por frisas y trincas u otros medios equivalentes unidos permanentemente al mamparo o a las propias puertas, y éstas estarán dispuestas de forma que puedan ser manejadas desde ambos lados del mamparo.

2) A menos que la Administración disponga otra cosa, las puertas se abrirán hacia fuera para dar una protección adicional contra el impacto del mar.

3) Excepto cuando se disponga otra cosa en estas reglas, la altura de los umbrales de las aberturas de acceso en los mamparos de los extremos de las superestructuras cerradas será por lo menos de 380 mm sobre la cubierta.

4) Se evitará la instalación de umbrales desmontables. No obstante, a fin de facilitar las operaciones de carga y descarga de piezas de respeto pesadas u otras piezas análogas, se podrán instalar umbrales desmontables con las siguientes condiciones:

a) los umbrales se instalarán antes de que el buque zarpe; y

b) llevarán frisas y pernos pasantes próximos entre sí.

---

* Véase el Código de Estabilidad sin Avería, para todos los buques regidos por los instrumentos de la OMI, adoptado mediante la resolución A.749(18), en su forma enmendada.

Regla 13
Emplazamiento de las escotillas, bajadas y ventiladores

Para la aplicación de estas reglas, se definen en la forma siguiente dos clases de emplazamiento de escotillas, bajadas y ventiladores:

Emplazamiento de clase 1 - Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y saltillo, y sobre las cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa.

Emplazamiento de clase 2 - Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a popa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a dos alturas normales de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Regla 14
Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas

1) La construcción y los medios para asegurar la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2, deberán ser, al menos, equivalentes a los requeridos por la regla16, a menos que la aplicación de la regla 15 a tales escotillas sea concedida por la Administración.

2) Las brazolas y las tapas de las escotillas expuestas sobre las cubiertas situadas por encima de la cubierta de superestructuras deberán satisfacer las prescripciones de la Administración.

Regla 14-1
Brazolas de escotilla

1) Las brazolas de escotillas deberán ser de construcción sólida de acuerdo con su emplazamiento, y su altura sobre cubierta será como mínimo la siguiente:

   a) 600 mm si están en emplazamientos de clase 1; y

   b) 450 mm si están en emplazamientos de clase 2.

2) En el caso de las escotillas que cumplen lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), la altura de estas brazolas podrá reducirse, e incluso podrán suprimirse totalmente las brazolas, a condición de que la Administración quede satisfecha de que la seguridad del buque no se compromete por ello, sea cual fuere el estado de la mar.

Regla 15
Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

Tapas de escotilla

1) La anchura de cada una de las superficies de soporte para las tapas de escotilla será, al menos, de 65 mm.

2) Cuando las tapas sean de madera, el espesor neto será, al menos, de 60 mm para luces no mayores de 1,5 m.

3) Cuando las tapas sean de acero dulce la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,25 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de modo que la deflexión no sea mayor de 0,0056 multiplicado por la distancia entre apoyos.

Galeotas

4) Cuando las galeotas destinadas a soportar las tapas de escotilla sean de acero dulce, la resistencia se calculará con cargas supuestas no menores de 3,5 t/m^2 en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menores de 2,6 t/m^2 en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de forma que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la distancia entre apoyos.

5) Las cargas supuestas en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 podrán reducirse a 2 t/m^2 para buques de 24 m de eslora, y no serán inferiores a 3,5 t/m^2 para buques de 100 m de eslora. Las cargas correspondientes a las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2 podrán reducirse a 1,5 t/m^2 y 2,6 t/m^2, respectivamente. En todos los casos, los valores correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Tapas "pontón"

6) Cuando se utilicen tapas "pontón" de acero dulce, en lugar de galeotas y tapas, la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán proyectarse de manera que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la luz. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no serán de espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos y nunca inferior a 6 mm.

7) La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales distintos al acero dulce serán equivalentes a las correspondientes al acero dulce, sometiéndose a este respecto a la aprobación de la Administración.

Apoyos o tinteros

8) Los apoyos o tinteros para galeotas serán de construcción sólida y deberán asegurar la colocación y fijación eficaces de las galeotas. Cuando se utilicen galeotas de corredera, la disposición adoptada deberá asegurar su adecuada colocación cuando la escotilla esté cerrada.

Galápagos

9) Los galápagos deberán sujetarse a la pendiente de las cuñas. Serán al menos de 65 mm de anchura e irán espaciados no más de 600 mm de centro a centro; los galápagos dispuestos a lo largo de cada banda, o en los extremos de las escotillas no estarán a más de 150 mm de las esquinas de las escotillas.

Llantas y cuñas

10) Las llantas y cuñas serán sólidas y estarán en buen estado. Las cuñas serán de madera dura o de otro material equivalente. Deberán tener una pendiente no mayor de 1 : 6 y el espesor en la punta no será inferior a 13 mm.

Encerados

11) Se dispondrán al menos dos capas de encerado en buenas condiciones para cada escotilla situada en emplazamientos de las clases 1 ó 2. Los encerados serán perfectamente estancos y de resistencia suficiente. Serán de un material de peso y calidad mínimos aprobados.

Fijación de las tapas de escotilla

12) Para todas las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 se dispondrán barras de acero u otros medios equivalentes con objeto de fijar de manera eficaz e independiente cada una de las tapas de escotilla, después de haber colocado las llantas de los encerados. Las tapas de escotilla de más de 1,5 m de longitud deberán fijarse al menos por dos de tales dispositivos de sujeción.

Regla 16
Escotillas cerradas por tapas estancas de acero u otros materiales equivalentes

1) Todas las escotillas en emplazamientos de clase 1 y de clase 2 estarán provistas de tapas de acero u otro material equivalente. Salvo por lo dispuesto en la regla 14 2), tales tapas serán estancas a la intemperie y estarán dotadas de frisas y trincas. Los medios empleados para asegurar y mantener la estanquidad a la intemperie serán satisfactorios a juicio de la Administración. Las disposiciones tomadas permitirán asegurar que la estanquidad se mantiene sea cual fuere el estado de la mar, y con este fin se exigirán pruebas de estanquidad en el reconocimiento inicial, y también se podrán exigir en los reconocimientos anuales o de renovación, o a intervalos más cortos.

Cargas mínimas de proyecto de las tapas de escotilla

2) Para buques de eslora igual o superior a 100 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectarán para una carga debida a las olas en la perpendicular de proa, calculada a partir de la siguiente ecuación:

Carga = 5 + (L_H-100)a en t/m^2

siendo

L_H L para los buques de eslora igual o inferior a 340 m pero no inferior a 100 m;

L la eslora del buque (en metros), definida en la regla 3;

L_H equivale a 340 m en el caso de buques de más de 340 m de eslora;

a se indica en la tabla 16.1,

y se reducirán linealmente a 3,5 t/m^2 en el extremo de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, tal y como se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada para cada tapa de escotilla se determinará conforme al emplazamiento de su punto medio.

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 3,5 t/m^2.

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 2,6 t/m^2.

d) Cuando una escotilla situada en emplazamientos de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrá proyectar para una carga de 3,5 t/m^2.

	a
Buques de francobordo asignado del tipo B	0,0074
Buques a los que se les ha asignado francobordo reducido mediante las reglas 27 9) o 10)	0,0363

Tabla 16.1

3) Para buques de eslora igual a 24 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectarán para una carga debida a las olas de 2,43 t/m^2 en la perpendicular de proa y se reducirán linealmente a 2 t/m^2 al final de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, según se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada en cada tapa de escotilla se determinará conforme al emplazamiento de su punto medio.

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 2 t/m^2.

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 1,5 t/m^2.

d) Cuando una escotilla situada en un emplazamiento de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrá proyectar para una carga de 2 t/m^2.

4) Para buques de eslora entre 24 y 100 m, y para emplazamientos entre la perpendicular de proa (FP) y 0,25 L, la carga debida a las olas se obtendrá por interpolación lineal según se indica en la tabla 16.2.

	Posición longitudinal		
	FP	0,25L	A popa de 0,25L
L >100 m			
Cubierta de francobordo	Ecuación en 16 2) a)	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
Cubierta de superestructura	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L = 100 m			
Cubierta de francobordo	5 t/m^2	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
Cubierta de superestructura	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L = 24 m			
Cubierta de francobordo	2,43 t/m^2	2 t/m^2	2 t/m^2
Cubierta de superestructura	2 t/m^2		1,5 t/m^2

Tabla 16.2

5) Todas las tapas de escotilla se proyectarán de modo que:

a) el producto del esfuerzo máximo determinado conforme a las cargas antedichas por el factor 1,25 no exceda de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad, del material en tensión y la resistencia crítica al pandeo del material en compresión;

b) la deflexión no sea superior a 0,0056 veces la distancia entre apoyos;

c) las planchas de acero que formen la parte superior de las tapas no tenga un espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos, o a 6 mm, si este valor es mayor; y

d) se incorpore un margen de corrosión adecuado.

Medios para asegurar la estanquidad a la intemperie

6) Los medios empleados para asegurar y mantener la estanqueidad a la intemperie que no sean frisas y trincas deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

7) Las tapas de escotilla que descansen en brazolas se mantendrán en su posición cerrada mediante dispositivos capaces de soportar las cargas que actúen horizontalmente sea cual fuere el estado de la mar.

Regla 17
Aberturas de los espacios de máquinas

1) Las aberturas de los espacios de máquinas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 estarán dotadas de marcos adecuados y encerradas eficazmente por una construcción de acero de resistencia ampliamente suficiente; cuando estas construcciones no estén protegidas por otras estructuras, se estudiará especialmente su resistencia. Las aberturas de acceso en estas construcciones estarán dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12 1), debiendo ser sus umbrales de una altura mínima de 600 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 1, y al menos de 380 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 2. Las demás aberturas existentes en estas construcciones estarán dotadas de tapas equivalentes fijadas de manera permanente en la posición adecuada.

2) En el caso de los guardacalores de máquinas que no estén protegidos por otras estructuras, se exigirán puertas dobles, (es decir, puertas internas y externas que se ajusten a lo dispuesto en la regla 12 1)), en los buques con un francobordo asignado inferior a los que figuran en la tabla 28.2 de la regla 28. Se dispondrá un umbral interno de 230 mm, además del umbral externo de 600 mm.

3) Las brazolas de los guardacalores de calderas, de las chimeneas o de los ventiladores de máquinas, situadas en puntos expuestos sobre la cubierta de francobordo o la cubierta de superestructuras, deberán estar dispuestas a la mayor altura posible y razonable sobre cubierta. En general, los ventiladores necesarios para la ventilación continua del espacio de máquinas dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie. Los ventiladores necesarios para la ventilación continua de la sala del generador de emergencia, si se considera que ésta tiene flotabilidad en los cálculos de estabilidad, o que protege la abertura de acceso al nivel inferior, dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

4) Cuando, por motivo del tamaño y la disposición del buque, esto no sea viable, la Administración podrá permitir brazolas de menor altura, dotadas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de conformidad con lo dispuesto en la regla 19 4), para el espacio de máquinas y para la sala del generador de emergencia, en combinación con otros medios apropiados que garanticen una ventilación ininterrumpida y adecuada de estos espacios.

5) Las aberturas de los guardacalores de calderas estarán dotadas de tapas sólidas de acero u otro material equivalente, fijadas de manera permanente en sus posiciones adecuadas y susceptibles de ser trincadas en forma estanca a la intemperie.

Regla 18
Aberturas diversas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras

1) Los registros y portas a ras de cubierta situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2 o dentro de superestructuras que no sean cerradas, se cerrarán con tapas sólidas que puedan hacerse estancas. Las tapas estarán fijadas de manera permanente, a menos que estén sujetas por pernos próximos entre sí.

2) Las aberturas en las cubiertas de francobordo, aparte de las escotillas, aberturas de los espacios de máquinas, registros y portas a ras de cubierta, estarán protegidas por una superestructura cerrada o por una caseta o tambucho de resistencia y estanquidad a la intemperie equivalentes. Igualmente, cualquiera de estas aberturas situadas en la parte expuesta de una cubierta de superestructura, o en la parte superior de una caseta situada sobre la cubierta de francobordo y que dé acceso a un espacio bajo la cubierta de francobordo o dentro de una superestructura cerrada, estará protegida por una caseta o un tambucho eficaces. Las salidas de tales tambuchos o casetas que conduzcan o den acceso a escaleras que lleven a niveles inferiores, estarán dotados de puertas conformes con la regla 12 1). Alternativamente, si las escaleras situadas dentro de una caseta, están cerradas por tambuchos de construcción sólida dotados de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 1), no será necesario que la puerta exterior sea estanca a la intemperie.

3) Las aberturas en el techo de una caseta situada sobre una cubierta de saltillo o una superestructura de altura inferior a la normal y que tenga una altura igual o superior a la altura normal de un alcázar se dotarán de un medio de cierre aceptable, pero no será necesario que estén protegidas por una caseta o un tambucho eficaces, de acuerdo con la definición de la regla, a condición de que la altura de la caseta sea como mínimo igual a la altura normal de una superestructura. Este mismo criterio podrá aplicarse a las aberturas en el techo de una caseta de altura inferior a la altura normal de una superestructura.

4) En los emplazamientos de clase 1, la altura sobre cubierta de los umbrales de los accesos a los tambuchos será al menos de 600 mm. En los de clase 2, será al menos de 380 mm.

5) Si se dispone de un medio de acceso desde la cubierta situada encima, en lugar de un medio de acceso desde la cubierta de francobordo, de conformidad con la regla 3 11) b), la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a un puente o a una toldilla será de 380 mm. Esto también será aplicable a las casetas situadas en la cubierta de francobordo.

6) Si no se dispone de un medio de acceso desde arriba, la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a una caseta situada en la cubierta de francobordo será de 600 mm.

7) Si los dispositivos de cierre de las aberturas de acceso de las superestructuras y casetas no corresponden a lo estipulado en la regla 12 1), se considerará que las aberturas interiores de la cubierta están expuestas (es decir, situadas en la cubierta expuesta).

Regla 19
Ventiladores

1) Los ventiladores situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2, correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o bajo cubiertas de superestructuras cerradas, tendrán brazolas de acero u otro material equivalente, de construcción sólida y unidas eficazmente a la cubierta. Los ventiladores situados en un emplazamiento de la clase 1 tendrán brazolas de una altura mínima de 900 mm por encima de la cubierta; en un emplazamiento de la clase 2, la altura mínima de las brazolas será de 760 mm por encima de la cubierta. Cuando la altura de la brazola de cualquier ventilador sea mayor de 900 mm, se la reforzará de manera especial.

2) Los ventiladores que pasen a través de superestructuras que no sean cerradas tendrán brazolas de construcción sólida, de acero u otro material equivalente, en la cubierta de francobordo.

3) Los ventiladores situados en emplazamientos de clase 1, cuyas brazolas se extiendan a más de 4,5 m por encima de la cubierta, y en emplazamientos de clase 2, con brazolas de altura mayor de 2,3 m por encima de la cubierta, no necesitarán estar dotados de dispositivos de cierre, a menos que se requiera de manera específica por la Administración.

4) Excepto en los casos previstos en el párrafo 3), las aberturas de los ventiladores estarán provistas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de acero u otro material equivalente. En los buques de eslora no superior a 100 m, los dispositivos de cierre estarán sujetos de forma permanente; en los demás buques, cuando no estén dispuestos de esta forma, se estibarán adecuadamente en la proximidad de los ventiladores en que hayan de ser colocados.

5) En lugares expuestos, la altura de las brazolas podrá incrementarse en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 20
Tubos de aireación

1) Cuando los tubos de aireación de los tanques de lastre y de otros tanques se prolonguen por encima de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, las partes expuestas de los mismos serán de construcción sólida; su altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda penetrar a espacios inferiores será al menos de 760 mm en la cubierta de francobordo y 450 mm en la cubierta de superestructuras.

2) Cuando estas alturas puedan estorbar la maniobra del buque, se podrá admitir una altura menor, siempre que la Administración quede satisfecha de que los dispositivos de cierre y otras circunstancias lo justifican.

3) Los tubos de aireación contarán con dispositivos de cierre automático.

4) En los buques tanque se podrán aceptar válvulas de presión y vacío.

Regla 21
Portas de carga y aberturas análogas

1) Las portas de carga y otras aberturas análogas en los costados de los buques, situadas por debajo de la cubierta de francobordo, estarán dotadas de puertas proyectadas de tal forma que aseguren la misma estanquidad a la intemperie y la misma integridad estructural que las de las planchas del forro que las rodea. Salvo que la Administración disponga otra cosa, estas aberturas se abrirán hacia fuera. El número de tales aberturas será el mínimo compatible con el tipo y el servicio normal del buque.

2) Salvo que la Administración disponga otra cosa, el borde inferior de las aberturas a que se hace referencia en el párrafo 1) no deberá estar por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior se halle como mínimo 230 mm por encima del borde superior de la línea de carga más elevada.

3) Cuando se acepte que las portas de carga y otras aberturas análogas tengan su borde inferior por debajo de la línea especificada en el párrafo 2), se tomarán medidas suplementarias para mantener la estanquidad.

4) La instalación de una segunda puerta de resistencia y estanquidad equivalentes constituye una medida aceptable. Se instalará un dispositivo de detección de fugas en el compartimiento situado entre las dos puertas. Dicho compartimiento estará provisto de medios de desagüe hacia las sentinas regulados por una válvula de cierre a rosca de fácil acceso. La puerta exterior se abrirá hacia fuera.

5) La disposición de las puertas de proa y sus puertas interiores, de las puertas laterales y las puertas de popa y de sus medios de sujeción cumplirán las prescripciones de una organización reconocida, o las normas nacionales aplicables de la Administración que garanticen un grado de seguridad equivalente.

Regla 22
Imbornales, tomas y descargas

1) a) Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacios situados bajo la cubierta de francobordo como las procedentes de superestructuras y casetas situadas sobre la cubierta de francobordo y dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12, estarán provistas, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2), de medios eficaces y accesibles para evitar la entrada de agua en el buque. Normalmente, cada una de las descargas tendrá una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo. Cuando el extremo interior del tubo de descarga esté situado como mínimo 0,01L por encima de línea de carga de verano, la descarga podrá tener dos válvulas automáticas de retención sin medios directos de cierre. Cuando esta distancia vertical exceda de 0,02L podrá aceptarse una sola válvula automática de retención sin medios directos de cierre. Los medios para maniobrar la válvula de accionamiento directo serán fácilmente accesibles e irán provistos de un indicador que muestre si la válvula está abierta o cerrada.

b) Se podrá aceptar una válvula automática de retención y una válvula de compuerta regulables desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo en lugar de una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo.

c) Cuando se requieran dos válvulas automáticas de retención, la válvula interior será siempre accesible para someterla a examen en condiciones de servicio (es decir, dicha válvula estará siempre situada por encima del nivel de la línea de carga tropical). Si esto no es factible, la válvula interior no tendrá que estar situada por encima de la línea de carga tropical, siempre que se instale una válvula de compuerta regulable localmente entre las dos válvulas automáticas de retención.

d) Cuando las descargas de aguas sucias y los imbornales atraviesen el forro en la zona de los espacios de máquinas, podrá aceptarse una válvula de cierre directo regulable localmente en el forro, además de una válvula interior de retención. Los mandos de las válvulas estarán situados en una posición fácilmente accesible.

e) La posición del extremo interior de las tuberías de descarga se determinará en función de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta cuando se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta.

f) Las prescripciones relativas a las válvulas de retención sólo son aplicables a las descargas que permanezcan abiertas durante el funcionamiento normal del buque. Para las descargas que tengan necesariamente que estar cerradas durante la navegación, podrá aceptarse una sola válvula de paso regulable desde la cubierta.

g) La tabla 22.1 indica la disposición aceptable de imbornales, tomas y descargas.

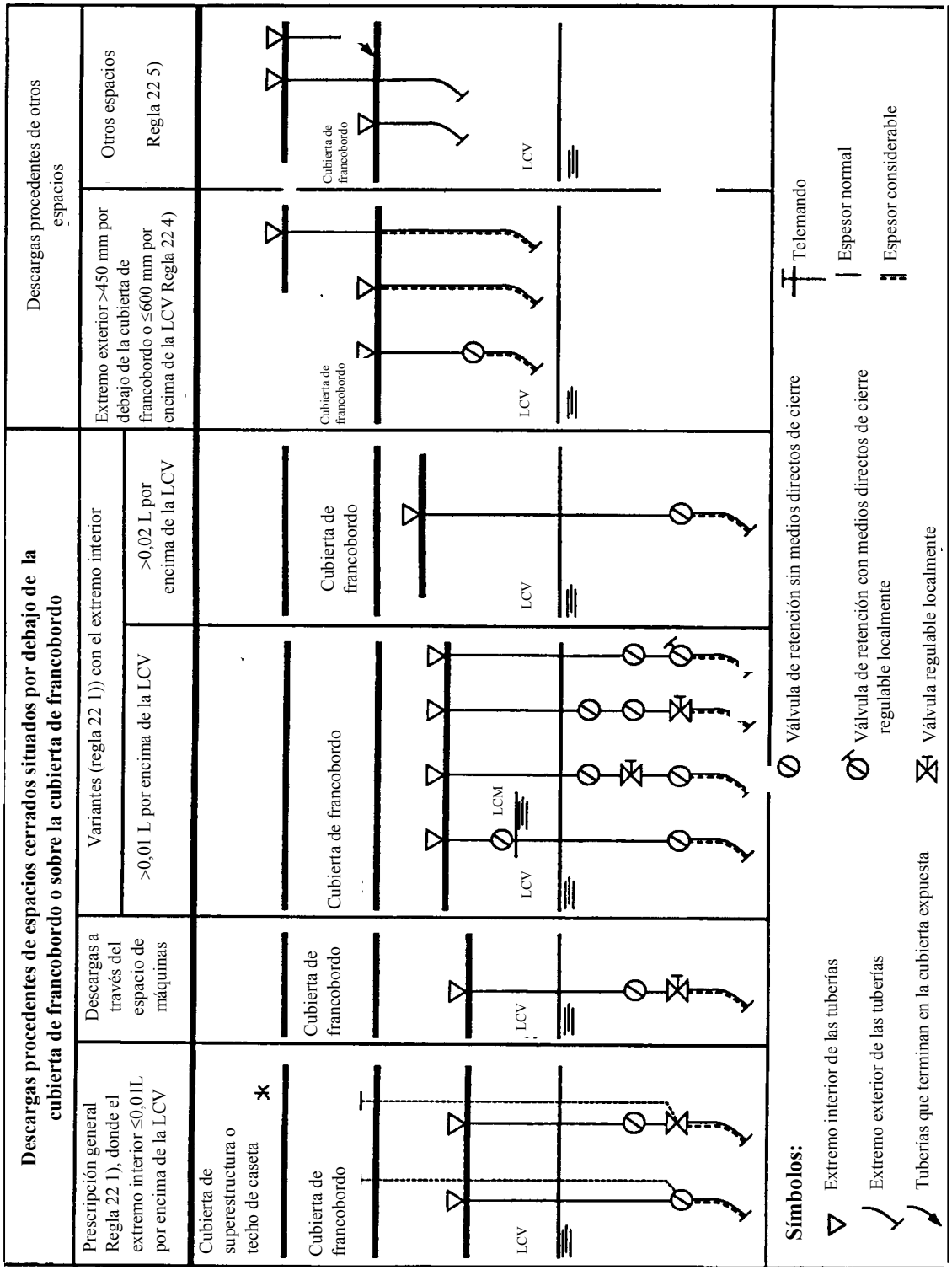

Descargas procedentes de espacios cerrados situados por debajo de la cubierta de francobordo o sobre la cubierta de francobordo
Descargas procedentes de otros espacios
Prescripción general Regla 22 1), donde el extremo interior ≤0,01L por encima de la LCV
Descargas a través del espacio de máquinas
Variantes (regla 22 1)) con el extremo interior
>0,01 L por encima de la LCV
>0,02 L por encima de la LCV
Extremo exterior >450 mm por debajo de la cubierta de francobordo o ≤600 mm por encima de la LCV Regla 22 4)
Otros espacios Regla 22 5)
Cubierta de superestructura o techo de caseta
Cubierta de francobordo
LCV
LCM
Símbolos:
Extremo interior de las tuberías
Extremo exterior de las tuberías
Tuberías que terminan en la cubierta expuesta
Válvula de retención sin medios directos de cierre
Válvula de retención con medios directos de cierre regulable localmente
Válvula regulable localmente
Telemando
Espesor normal
Espesor considerable

Tabla 22.1

2) Sólo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructuras cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5º a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con las disposiciones vigentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

3) En los espacios de máquinas con dotación, las tomas y descargas al mar principales y auxiliares que sirvan para el funcionamiento de la maquinaria podrán regularse localmente. Los mandos serán fácilmente accesibles e irán provistos de indicadores que muestren si las válvulas están abiertas o cerradas.

4) Los imbornales y tubos de descarga procedentes de cualquier nivel que atraviesen el forro a más de 450 mm por debajo de la cubierta de francobordo, o a menos de 600 mm por encima de la línea de carga de verano, estarán provistos de una válvula de retención en el forro. Esta válvula se podrá suprimir si el tubo es de espesor suficiente, a menos que se exija en el párrafo 2) (véase el párrafo 7 *infra*).

5) Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas de cubierta que no estén provistas de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 deberán conducir al exterior del buque.

6) Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas que prescribe esta regla serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No serán aceptables las válvulas de hierro fundido ordinario u otro material análogo. Todos los tubos a que se refiere esta regla serán de acero u otro material equivalente que sea satisfactorio a juicio de la Administración.

7) Imbornales y tubos de descarga:

a) Los imbornales y tubos de descarga que no tengan que ser de espesor considerable:

i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 155 mm, el espesor no será inferior a 4,5 mm;

ii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 230 mm, el espesor no será inferior a 6 mm.

Los tamaños intermedios se determinarán por interpolación lineal.

b) En los imbornales y tubos de descarga que tengan que ser de espesor considerable:

i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 80 mm, el espesor no será inferior a 7 mm;

ii) si el diámetro exterior del tubo es igual a 180 mm, el espesor no será inferior a 10 mm;

iii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 220 mm, el espesor no será inferior a 12,5 mm.

Los tamaños intermedios se determinarán por interpolación lineal.

Regla 22-1
Vertederos de basuras

1) Es aceptable la instalación de dos válvulas de compuerta regulables desde la cubierta de trabajo del vertedero en lugar de la válvula de retención con medios directos de cierre accionables desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo, que cumplan las siguientes prescripciones:

   a) la válvula de compuerta inferior podrá regularse desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo. Se dispondrá de un sistema de enclavamiento entre las dos válvulas;

   b) el extremo interior estará situado por encima de la línea de flotación resultante de una escora de 8,5º a babor o a estribor con el calado correspondiente al francobordo de verano asignado, si bien no estará a menos de 1 000 mm por encima de la línea de flotación de verano. Si el extremo interior se halla a más de 0,01L por encima de la línea de flotación de verano, no será necesario que se pueda regular la válvula desde la cubierta de francobordo, a condición de que la válvula de compuerta interior siempre sea accesible en las condiciones de servicio; y

   c) otra solución aceptable es sustituir las válvulas de compuerta superior e inferior por una tapa de bisagra estanca a la intemperie en el extremo interior del vertedero de basuras, con una trampilla de descarga. Entre la tapa y la trampilla se instalará un dispositivo de enclavamiento de modo que no pueda abrirse la trampilla de descarga hasta que se cierre la tapa.

2) Todo el vertedero, incluida la tapa, estará construido con un material de espesor considerable.

3) En los mandos de las válvulas de compuerta y/o en las tapas de bisagra podrá leerse claramente el siguiente aviso: "Manténgase cerrada cuando no se utilice".

4) Si el extremo interior del vertedero queda por debajo de la cubierta de francobordo de un buque de pasaje, o de las líneas de flotación de equilibrio de un buque de carga al que se apliquen las prescripciones de estabilidad con avería:

   a) la tapa de bisagra/válvula del extremo interior será estanca;

   b) la válvula será una válvula de retención con cierre de rosca instalada en un lugar fácilmente accesible por encima de la línea de máxima carga; y

   c) la válvula de retención con cierre de rosca se regulará desde un lugar situado por encima de la cubierta de cierre y estará provista de un indicador de apertura/cierre. En el mando de la válvula podrá leerse claramente el aviso siguiente: "Manténgase cerrada cuando no se utilice".

Regla 22-2
Tubos de gatera y cajas de cadenas

1) Los tubos de gatera y las cajas de cadenas serán estancos hasta la cubierta expuesta a la intemperie.

2) Cuando se disponga de acceso, éste estará cerrado mediante una tapa resistente que se sujetará con pernos próximos entre sí.

3) Los tubos de gatera por los que pasan las cadenas de las anclas deberán disponer de dispositivos permanentes de cierre, para reducir al mínimo la entrada de agua.

Regla 23
Portillos, ventanas y claraboyas

1) Los portillos y las ventanas, así como sus vidrios, tapas ciegas y tapas de lumbrera*, si disponen de ellas, serán de diseño aprobado y construcción sólida. No se admitirá el uso de marcos no metálicos.

2) Se entenderá por portillos las aberturas redondas u ovaladas cuya área no supere los 0,16 m^2. Las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m^2 se considerarán ventanas.

3) Se entenderá por ventanas las aberturas de forma rectangular en general que tengan en cada esquina un radio proporcional al tamaño de la ventana, así como las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m^2.

4) Los portillos de los espacios siguientes estarán dotados de tapas ciegas interiores de bisagra:

   a) espacios situados por debajo de la cubierta de francobordo;

   b) espacios situados en el primer nivel de superestructuras cerradas; y

   c) casetas situadas en el primer nivel de la cubierta de francobordo que protejan aberturas hacia niveles inferiores o que se consideren flotantes en los cálculos de estabilidad.

   Las tapas ciegas podrán cerrarse y fijarse de manera estanca si se encuentran por debajo de la cubierta de francobordo y de manera estanca a la intemperie si se encuentran por encima.

5) Los portillos no se instalarán de modo que su borde inferior se encuentre por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior esté a una distancia igual al 2,5% de la manga B, o 500 mm si este valor es mayor, por encima de la línea de carga de verano (o la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta que se haya asignado).

---

* Las tapas ciegas se colocan por dentro de las ventanas y portillos, en tanto que las tapas de lumbrera se colocan, siempre que sea posible el acceso, en la parte exterior de la ventana, y pueden ser desmontables o de bisagra.

6) Se colocarán portillos fijos, si los cálculos de estabilidad con avería indican que los portillos podrían quedar sumergidos en cualquier etapa intermedia de inundación o en la flotación final de equilibrio.

7) No se instalarán ventanas en los siguientes lugares:

a) por debajo de la cubierta de francobordo;

b) en los mamparos de extremo del primer nivel o en los costados de las superestructuras cerradas; y

c) en las casetas del primer nivel consideradas flotantes en los cálculos de estabilidad.

8) Los portillos y ventanas que se encuentren en el forro del costado en el segundo nivel, estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie si la superestructura protege un acceso directo a niveles inferiores o se considera flotante en los cálculos de estabilidad.

9) Los portillos y ventanas que se encuentren en mamparos laterales interiores con respecto al forro del costado en el segundo nivel y que protejan un acceso directo a los espacios situados en niveles inferiores que se indican en el párrafo 4), estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra o, siempre que sea posible el acceso, de tapas de lumbrera exteriores permanentes que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie.

10) En lugar de las tapas ciegas y tapas de lumbrera en los portillos y ventanas laterales, podrán aceptarse las puertas y mamparos de camarotes situados en el segundo nivel y superiores que separen los portillos y las ventanas de acceso directo a niveles inferiores o al segundo nivel que se considere dotado de flotabilidad en los cálculos de estabilidad.

11) Las casetas situadas en una cubierta de saltillo o en la cubierta de una superestructura de altura inferior a la normal podrán considerarse situadas en el segundo nivel por lo que respecta a las prescripciones relativas a las tapas ciegas, a condición de que la altura de la cubierta de saltillo o de la superestructura sea igual o superior a la altura normal de una cubierta de saltillo.

12) El espesor del vidrio de las claraboyas fijas o de las que se puedan abrir será el adecuado al tamaño y situación de éstas, según lo prescrito para portillos y ventanas. Los vidrios de las claraboyas estarán protegidos en cualquier posición contra los daños mecánicos y en los emplazamientos de clase 1 ó 2 llevarán tapas ciegas o tapas de lumbrera fijas.

Regla 24
Portas de desagüe

1) a) Cuando las amuradas en las partes expuestas de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones ampliamente suficientes para que la cubierta quede rápidamente libre de agua y achicada.

b) Excepto lo previsto en los párrafos 1) c) y 2), el área mínima de las portas de desagüe (A) a cada banda del buque para cada pozo de la cubierta de francobordo se obtendrá

mediante las siguientes fórmulas en aquellos casos en que el arrufo en la zona del pozo sea el normal o superior al normal.

El área mínima para cada pozo en las cubiertas de superestructuras será la mitad de la dada por las siguientes fórmulas:

cuando la longitud de amurada (l) en el pozo sea de 20 m o menos:

$$A = 0,7 + 0,035\, l \quad \text{m}^2,$$

cuando l exceda de 20 m:

$$A = 0,07\, l \quad \text{m}^2,$$

l no se tomará nunca superior a 0,7L.

Si la amurada es de más de 1,2 m de altura media, el área exigida se incrementará en 0,004 m^2 por metro de longitud del pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura. Si la altura media de la amurada es menor de 0,9 m, el área requerida se podrá disminuir en 0,004 m^2 por metro de longitud de pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura.

c) En buques sin arrufo, el área calculada de conformidad con el párrafo b) se aumentará en un 50%. Cuando el arrufo sea menor del normal, el porcentaje se obtendrá por interpolación lineal.

d) En un buque de cubierta corrida con una caseta a media eslora cuya anchura sea de por lo menos el 80% de la manga del buque, y en el que la anchura de los pasillos que queden a lo largo del costado del buque no exceda de 1,5 m, se forman dos pozos. A cada uno de esos pozos se le dará el área de las portas de desagüe que sea necesaria en función de su longitud.

e) Cuando un buque tenga un mamparo de pantalla que se extienda de banda a banda en el extremo proel de una caseta central, la cubierta expuesta quedará dividida en dos pozos, y no habrá límite para la anchura de la caseta.

f) Los pozos situados en cubiertas de saltillo se considerarán a todos los efectos como situados en cubiertas de francobordo.

g) Los canales de drenaje de más de 300 mm de altura instalados alrededor de las cubiertas de intemperie de los buques tanque en las zonas de los colectores y las tuberías de carga se tratarán como amuradas. Las portas de desagüe se dispondrán de conformidad con la presente regla. Los cierres que se fijen a las portas de desagüe para utilizarse durante las operaciones de carga y descarga estarán dispuestos de modo que no puedan atascarse en la mar.

2) Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla lo prescrito en la regla 36 1) e), o cuando existan brazolas laterales de escotillas, continuas o prácticamente continuas, entre superestructuras separadas, el área mínima de las portas de desagüe se calculará mediante la siguiente tabla:

Anchura de la escotilla o tronco en relación con la manga del buque	**Área de las portas de desagüe en relación con el área total de las amuradas**
40% o menos	20%
75% o más	10%

El área de las portas de desagüe para anchuras intermedias se obtendrá por interpolación lineal.

3) La eficacia del área de desagüe en las amuradas prescrita en el párrafo 1) depende del área de flujo libre de la cubierta del buque.

El área de flujo libre de la cubierta es el área neta de los espacios entre escotillas, y entre escotillas y superestructuras y casetas, hasta la altura real de la amurada.

El área de las portas de desagüe en las amuradas se calculará en relación con el área neta de flujo libre de la manera siguiente:

a) Si el área de flujo libre no es inferior al área de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2) como si las brazolas de las escotillas fueran continuas, se considerará suficiente el área mínima de las portas de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1).

b) Si el área de flujo libre es igual o inferior al área calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinará como se indica en el párrafo 2).

c) Si el área de flujo libre es inferior a la calculada con arreglo al párrafo 2) pero superior a la calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinará mediante la fórmula siguiente:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \quad \text{m}^2$$

donde: F_1 es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1);

F_2 es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2; y

f_p es el área neta total de los pasillos y espacios entre los extremos de las escotillas y las superestructuras o casetas hasta la altura real de la amurada.

4) En buques que tengan superestructuras en la cubierta de francobordo o en las cubiertas de superestructuras que estén abiertas por uno de sus extremos o por ambos a los pozos

formados por las amuradas en las cubiertas expuestas, se adoptarán medidas adecuadas para desaguar los espacios abiertos de las superestructuras.

El área mínima de las portas de desagüe a cada banda del buque para la superestructura abierta (A_s) y para el pozo abierto (A_w) se calculará con arreglo al procedimiento siguiente:

a) Determínese la longitud total del pozo (l_t), que será igual a la suma de la longitud de la cubierta expuesta limitada por las amuradas (l_w) y la longitud del espacio común situado dentro de la superestructura abierta (l_s).

b) Para determinar A_s:

i) calcúlese el área de la porta de desagüe (A) requerida para un pozo abierto de longitud l_t de conformidad con el párrafo 1), suponiendo una amurada de altura normal;

ii) multiplíquese por 1,5 para compensar la falta de arrufo, si procede, de conformidad con el párrafo 1) c);

iii) multiplíquese por el factor (b_o/l_t) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la anchura (b_o) de las aberturas del mamparo límite de la superestructura cerrad;

iv) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la parte de la longitud total del pozo que quede dentro de la superestructura abierta, multiplíquese por el factor:

$$1 - (l_w/l_t)^2$$

donde l_w y l_t son las longitudes definidas en el párrafo 4) a);

v) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la distancia a que se encuentre la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo, en el caso de las cubiertas situadas más de 0,5 h_s por encima de la cubierta de francobordo, multiplíquese por el factor:

$$0{,}5\ (h_s/h_w)$$

donde h_w es la distancia a que se encuentra la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo y h_s es una altura normal de superestructura.

c) Para determinar A_w:

i) se calculará el área de la porta de desagüe para el pozo abierto (A_w) de conformidad con el párrafo b) i), utilizando l_w para calcular un área de porta de desagüe nominal (A'), y seguidamente se ajustará ese valor en función de la altura real de la amurada (h_b) mediante una de las correcciones siguientes del área, según proceda:

para amuradas de más de 1,2 m de altura:

$$A_c = l_w((h_b - 1{,}2)/0{,}10)(0{,}004)\ \mathrm{m}^2$$

para amuradas de menos de 0,9 m de altura:

$$A_c = l_w((h_b - 0{,}9)/0{,}10)(0{,}004)\ \mathrm{m}^2;$$

para amuradas entre 1,2 m y 0,9 m de altura no hay corrección (es decir, $A_c = 0$);

ii) el área corregida de la porta de desagüe ($A_w = A' + A_c$) se ajustará a continuación para compensar la falta de arrufo, si procede, y para tener en cuenta la altura por encima de la cubierta de francobordo, como se indica en los párrafos b) ii) y b) v), utilizando h_s y h_w.

d) Las áreas resultantes de las portas de desagüe para la superestructura abierta (A_s) y el pozo abierto (A_w) son las que habrá que dejar a cada lado del espacio abierto cubierto por la superestructura abierta y a cada lado del pozo abierto, respectivamente.

e) Las relaciones antedichas se encuentran resumidas en las ecuaciones siguientes, en las que l_t, es decir, la suma de l_w y de l_s, se supone superior a 20 m:

área de la porta de desagüe A_w para el pozo abierto:

$$A_W = (0{,}07 l_w + A_c)\ (\text{corrección de arrufo})\ (0{,}5 h_s/h_w)$$

área de la porta de desagüe A_s para la superestructura abierta:

$$A_s = (0{,}07 l_t)\ (\text{corrección de arrufo})\ (b_o/l_t)\ (1 - (l_w/l_t)^2)\ (0{,}5 h_s/h_w);$$

cuando l_t es igual o inferior a 20 m, el área básica de la porta de desagüe será $A = 0{,}7 + 0{,}035 l_t$ de conformidad con el párrafo 1).

5) Los bordes inferiores de las portas de desagüe estarán tan próximos a la cubierta como sea posible. Dos terceras partes del área exigida para las portas de desagüe estarán dispuestas en la mitad del pozo más próxima al punto más bajo de la curva de arrufo. Un tercio del área exigida para las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión restante del pozo. Cuando el arrufo de la cubierta de francobordo expuesta o de una cubierta de superestructura expuesta sea nulo o escaso, el área de las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión del pozo.

6) Todas las aberturas de porta de desagüe practicadas en las amuradas estarán protegidas por barras o cabillas espaciadas aproximadamente 230 mm. Si se instalan batientes abatibles en las portas de desagüe, se dispondrá un huelgo amplio para evitar que se atasquen. Las bisagras tendrán ejes o cojinetes de un material resistente a la corrosión. Los batientes no tendrán dispositivos de sujeción.

Regla 25
Protección de la tripulación

1) Las casetas de cubierta usadas para alojamiento de la tripulación deberán construirse con un nivel aceptable de resistencia.

2) Alrededor de todas las cubiertas expuestas se dispondrán barandillas o amuradas. La altura de las amuradas o de las barandillas será, al menos, de 1 m desde la cubierta; de todos modos, cuando esta altura pueda estorbar el funcionamiento normal del buque, se podrá aceptar una altura menor si la Administración considera que queda asegurada una protección suficiente.

3) Las barandillas instaladas en las cubiertas de francobordo y de las superestructuras tendrán como mínimo tres hileras. La abertura por debajo de la barra inferior de la barandilla no deberá exceder de 230 mm. Las demás barras no deberán estar separadas más de 380 mm. En el caso de buques con trancaniles de forma redondeada, los candeleros de las barandillas se colocarán en el plano de la cubierta. En otros lugares, se instalarán barandillas que tengan como mínimo dos hileras. Las barandillas cumplirán las siguientes disposiciones:

   a) los candeleros fijos, desmontables o de bisagra se colocarán con una distancia de separación de 1,5 m, aproximadamente. Los candeleros desmontables o de bisagra se podrán fijar en su posición vertical;

   b) como mínimo, uno de cada tres candeleros estará reforzado por un cartabón o barraganete;

   c) cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cables de acero en lugar de barandillas. Dichos cables se mantendrán firmes mediante tensores; y

   d) cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cadenas en lugar de barandillas si se instalan entre dos candeleros fijos y/o amuradas.

4) Se dispondrán medios adecuados para garantizar la seguridad del paso según lo estipulado en la regla 25-1 (en forma de barandillas, andariveles, pasarelas o pasillos bajo cubierta, etc.) a fin de proteger a la tripulación al entrar y salir de sus alojamientos, espacios de máquinas y todos aquellos espacios utilizados en las operaciones esenciales del buque.

5) Cuando en un buque se transporte carga sobre cubierta, dicha carga estará estibada de tal forma que cualquier abertura que quede en la zona ocupada por la carga y que dé acceso a los alojamientos de la tripulación, espacios de máquinas y todos aquellos lugares utilizados en las operaciones esenciales del buque, pueda cerrarse y trincarse para impedir la entrada de agua. Si no existe un paso adecuado en cubierta o bajo ella, se dispondrá una protección para la tripulación, en forma de barandilla o andarivel, por encima de la carga.

Regla 25-1
Medios para garantizar la seguridad del paso de la tripulación

1) Para garantizar la seguridad del paso de la tripulación, se dispondrá como mínimo de uno de los medios que se prescriben a continuación en la tabla 25-1.1:

Tipo de buque	Ubicación de los accesos en el buque	Francobordo de verano asignado	Medidas aceptables de acuerdo con el tipo de francobordo asignado***			
			Tipo 'A'	Tipo 'B'-100	Tipo 'B-60'	Tipo 'B' y 'B+'
Todos los buques que no sean petroleros*, quimiqueros* o gaseros*	**1.1 Acceso a la sección central del buque** 1.1.1 Entre la toldilla y el puente, o 1.1.2 Entre la toldilla y una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos.	≤ 3 000 mm	a) b) e)	a) b) e)	a) b) c) i) e) f) i)	a) b) c) i) c) ii) c) iv) d) i) d) ii) d) iii) e) f) i) f) ii) f) iv)
		> 3 000 mm	a) b) e)	a) b) e)	a) b) c) i) c) ii) e) f) ii) f) ii)	
	1.2 Acceso a los extremos del buque 1.2.1 Entre la toldilla y la proa (si no hay puente); 1.2.2 Entre el puente y la proa; o 1.2.3 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y proa; o 1.2.4 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y los extremos de proa y de popa del buque.	≤ 3 000 mm	a) b) c) i) e) f) i)	a) b) c) i) c) ii) e) f) i) f) ii)	a) b) c) i) c) ii) e) f) i) f) ii)	
		> 3 000 mm	a) b) c) i) d) i) e) f) i)	a) b) c) i) c) ii) d) i) d) ii) e) f) i) f) ii)	a) b) c) i) c) ii) c) iv) d) i) d) ii) d) iii) e) f) i) f) ii) f) iv)	
Petroleros*, quimiqueros* y gaseros*	**2.1 Acceso a la proa** 2.1.1 Entre la toldilla y la proa, o 2.1.2 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y la proa, o 2.1.3 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y el extremo de proa del buque.	≤(A_f+ H_s)**	a) e) f) i) f) v)			
		>(A_f+ H_s)**	a) e) f) i) f) ii)			
	2.2 Acceso al extremo de popa 2.2.1 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y el extremo de popa del buque.	Las estipuladas en 1.2.4 para otros tipos de buque				

Tabla 25-1.1

* Petroleros, quimiqueros y gaseros, son los buques definidos en las reglas II-1/2.12, VII/8.2 y VII/11.2, respectivamente, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

** A_f : francobordo mínimo de verano calculado para un buque del tipo 'A', independientemente del tipo de francobordo efectivamente asignado.

H_s : altura normal de superestructura definida en la regla 33.

*** Las medidas a)-f) se describen a continuación en el párrafo 2). Los emplazamientos i) - v) se describen a continuación en el párrafo 3).

2) Las medidas aceptables a que se hace referencia en el cuadro 25-1.1 se definen como sigue:

a) Un paso bajo cubierta bien iluminado y ventilado (con un hueco libre de 0,8 m de anchura y 2 m de altura), tan próximo a la cubierta de francobordo como sea posible, y que conecte los emplazamientos en cuestión y proporcione acceso a los mismos.

b) Una pasarela permanente y de construcción sólida instalada al nivel de la cubierta de superestructura o por encima de ella, situada a lo largo del eje longitudinal del buque, o tan próxima a él como sea posible, y que ofrezca una plataforma continua de superficie antideslizante de 0,6 m de anchura, como mínimo, provista de barandillas a ambos lados en toda su longitud. Las barandillas tendrán 1 m de altura como mínimo y estarán dotadas de tres barras, y estarán construidas según estipula la regla 25 3). Asimismo, se dispondrá un tope.

c) Un pasadizo permanente de 0,6 m de anchura como mínimo, situado al nivel de la cubierta de francobordo, constituido por dos filas de barandillas con candeleros separados por una distancia no superior a 3 m. El número de barras y la separación de éstas se ajustarán a lo dispuesto en la regla 25 3). En los buques de tipo 'B' se podrá aceptar que las brazolas de escotilla de una altura mínima de 0,6 m constituyan uno de los lados del pasadizo, a condición de que se instalen dos filas de barandillas entre las escotillas.

d) Un andarivel metálico de 10 mm de diámetro, como mínimo, soportado por candeleros separados por una distancia que no supere los 10 m, o una sola barandilla o cable unido a las brazolas de escotilla, continuo y con soportes entre las escotillas.

e) Una pasarela permanente:

i) situada al nivel de la cubierta de superestructuras o por encima de la misma;

ii) situada sobre el eje longitudinal del buque o tan próxima a él como sea posible;

iii) situada de modo que no dificulte el acceso entre las zonas de trabajo de la cubierta;

iv) que ofrezca una plataforma continua de 1 m de anchura como mínimo;

v) construida de un material pirorresistente y antideslizante;

vi) dotada de barandillas a ambos lados en toda su longitud; las barandillas deberán tener una altura de 1 m como mínimo y estar

provistas de barras que se ajusten a lo dispuesto en la regla 25 3) y de candeleros separados por una distancia no superior a 1,5 m;

vii) dotada de un tope a cada lado;

viii) dotada de aberturas, con escalas cuando proceda, que den acceso a la cubierta. La distancia entre estas aberturas no deberá ser superior a 40 m; y

ix) provista de refugios a intervalos no superiores a 45 m si la longitud de la cubierta expuesta que se ha de atravesar excede de 70 m. Cada refugio tendrá cabida para una persona como mínimo y estará construido de modo que proteja contra las inclemencias del tiempo a proa, y en los costados de babor y estribor.

f) Un pasadizo permanente situado al nivel de la cubierta de francobordo, a lo largo del eje longitudinal del buque o tan próximo a él como sea posible, y cuyas especificaciones sean las mismas que las de la pasarela permanente que se indican en el apartado e) anterior, excepto en lo que respecta a los topes. En los buques de tipo 'B' (autorizados a transportar líquidos a granel) en que la altura combinada de las brazolas de escotilla y las tapas de escotilla no sea inferior a 1 m, se podrá aceptar que las brazolas de escotilla constituyan uno de los lados del pasillo, a condición de que se instalen dos filas de barandillas entre las escotillas.

3) Emplazamientos transversales permitidos para los medios descritos en el párrafo 2,apartados c), d) y f), según proceda:

i) en el eje longitudinal del buque o cerca de él, o sobre las escotillas en el eje longitudinal del buque o cerca de él;

ii) en ambas bandas;

iii) en una banda, con posibilidad de instalarlos en cualquiera de las bandas;

iv) en una banda solamente;

v) a ambos lados de las escotillas, tan cerca del eje longitudinal como sea posible.

4) a) Cuando se instalen cables, se proveerán tensores para mantenerlos firmes.

b) Cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cables de acero en lugar de barandillas.

c) Cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cadenas en lugar de las barandillas si se instalan entre dos candeleros fijos.

d) Cuando se instalen candeleros, uno de cada tres estará reforzado por un cartabón o barraganete.

e) Los candeleros desmontables o de bisagra se podrán fijar en posición vertical.

f) Se proveerá un medio de paso sobre obstáculos como tuberías y otros accesorios permanentes.

g) Generalmente, la anchura de la pasarela o del pasadizo a nivel de la cubierta no deberá ser superior a 1,5 m.

5) En el caso de buques tanque de eslora inferior a 100 m, la anchura mínima de la plataforma de la pasarela o del pasadizo a la altura de cubierta instalados de conformidad con el párrafo 2, e) o f), respectivamente, podrá reducirse a 0,6 m.

Regla 26
Condiciones especiales de asignación para los buques de tipo 'A'

Tambuchos de maquinaria

1) Los tambuchos de maquinaria de los buques de tipo 'A', tal como se definen éstos en la regla 27, estarán protegidos por uno de los siguientes medios:

a) una toldilla o puente cerrados y de altura normal, como mínimo; o

b) una caseta de igual altura y resistencia equivalente.

2) Los tambuchos de maquinaria, sin embargo, pueden quedar expuestos si no existen aberturas de acceso directo desde la cubierta de francobordo al espacio de máquinas. En el tambucho de maquinaria se puede aceptar una puerta que cumpla lo prescrito en la regla 12, siempre que comunique con un espacio o pasillo construido tan sólidamente como el tambucho y separado de la escala de acceso a la cámara de máquinas por una segunda puerta estanca a la intemperie de acero u otro material equivalente.

Pasarela y acceso

3) En los buques de tipo 'A' se instalará una pasarela permanente de proa a popa, construida de conformidad con lo prescrito en la regla 25-1 2) e), al nivel de la cubierta de superestructuras, entre la toldilla y el puente central o caseta, si existe. Lo dispuesto en la regla 25-1 2) a) se considera un medio equivalente de acceso para desempeñar la finalidad de la pasarela.

4) Existirán medios de acceso seguros desde el nivel de la pasarela a los diferentes alojamientos de la tripulación, y también entre los alojamientos de la tripulación y los espacios de máquinas.

Escotillas

5) Las escotillas expuestas en las cubiertas de francobordo y del castillo de proa o en los topes de los troncos de expansión de los buques de tipo 'A' irán provistas de tapas estancas a la intemperie eficaces, de acero u otro material equivalente.

Medios de desagüe

6) Los buques de tipo 'A' con amurada tendrán barandillas abiertas al menos en la mitad de la longitud de la cubierta de intemperie, u otros medios equivalentes de desagüe. Se puede aceptar un área total de las portas de desagüe, en la parte inferior de la amurada, igual al 33% del área total de la amurada como medio equivalente de desagüe. El canto superior de la traca de cinta se dispondrá lo más bajo posible.

7) Cuando las superestructuras estén unidas por troncos, se colocarán barandillas abiertas en toda la longitud de las partes expuestas de la cubierta de francobordo.

CAPÍTULO III - FRANCOBORDOS

Regla 27
Tipos de buques

1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos: 'A' y 'B'.

Buques de tipo 'A'

2) Buque de tipo 'A' será el que:

   a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;

   b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas de acero u otro material equivalente, estancas y dotadas de frisas; y

   c) tenga baja permeabilidad de los espacios de carga llenos.

3) Un buque de tipo 'A' de eslora superior a 150 m al que se haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo 'B', cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). En tal buque, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla 28.1.

Buques de tipo 'B'

5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo 'A' en los párrafos 2) y 3) se considerarán buques de tipo 'B'.

6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase 1 lleven tapas de escotilla que la Administración permita que cumplan lo prescrito en la regla 15 (con excepción de lo prescrito en el párrafo 6), o que estén provistos de medios para asegurar la estanquidad a la intemperie aceptados con arreglo a las disposiciones de la regla 16 6), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla 28.2, aumentados en los valores indicados en la tabla 27.1:

Incremento del francobordo sobre el francobordo tabulado para buques de tipo 'B' con tapas de escotilla que cumplan lo dispuesto en la regla 15 (con la excepción de lo prescrito en el párrafo 6))

Eslora del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)
108 y menor	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.
Los francobordos de los buques de más de 200 m de eslora serán determinados por la Administración.

Tabla 27.1

7) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), se les asignarán francobordos basados en la tabla 28.2, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) a 13), inclusive.

8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en el párrafo 7), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que:

a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas;

b) los medios de desagüe son adecuados;

c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2 cumplen lo dispuesto en la regla 16, párrafos 1) a 5) y 7); y

d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). Si el buque tiene una eslora superior a 150 m el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo 'B' que cumplan lo prescrito en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la tabla 28.2 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas 28.1 y 28.2 para las correspondientes esloras.

10) a) La reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la tabla 28.1 y los de la tabla 28.2, a condición de que el buque cumpla lo prescrito en:

i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 5), como si se tratara de un buque de tipo 'A';

ii) los párrafos 8), 11) y 13); y

iii) el párrafo 12), siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal.

b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

Condición inicial de carga

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:

a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales.

b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:

i) la carga habrá de ser homogénea;

ii) todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98%;

iii) si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii);

iv) se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en que el efecto de la superficie libre sea máximo; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que_se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad;

v) a un ángulo de escora no superior a 5º en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre. Cabrá utilizar en lugar de ello el efecto real de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo;

vi) los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

agua salada	1,025
agua dulce	1,000
combustible líquido	0,950
aceite diesel	0,900
aceite lubricante	0,900.

Hipótesis de avería

12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:

a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,5 m, si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al plano longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano.

c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los apartados a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta.

d) Salvo que el párrafo 10 a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a condición de que el mamparo límite longitudinal más próximo a crujía del compartimiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán dañados, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el apartado b).

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida en el apartado b), podrá considerarse intacto tal mamparo transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 m de longitud, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se considerarán inundados. A los efectos de la presente regla, no se considerará que forma bayoneta la constituida por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa.

e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 m en la zona de un tanque del doble fondo o de un tanque lateral, los tanques del doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tal bodega o bodegas se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de que se hayan instalado válvulas de compuerta en mamparos situados entre tanques contiguos y tales válvulas se accionen desde cubierta. Las tapas de registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación.

f) Cuando se prevea inundación de dos compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de 1/3 $L^{2/3}$ o de 14,5 m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen uno o más de éstos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos.

Condición de equilibrio

13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:

a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores (aun cuando cumplan lo prescrito en la regla 19 4)) y las aberturas que se cierran con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan lo prescrito en la regla 16, párrafos 1) a 5)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan lo prescrito en la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla 27 2), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan lo prescrito en la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca inferior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano.

b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería.

c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de 15º. Podrá admitirse una escora de hasta 17º si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta.

d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva.

e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que ésta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de 20º como mínimo y si dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0,1 m. El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a 0,0175 m.rad. La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual.

f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.

Buques sin medios propios de propulsión

14) A las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan lo prescrito en los párrafos 2) y 3) se les podrán asignar francobordos de tipo 'A'.

a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubertadas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 3), 26 4) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación.

c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas de acero, o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas.

Regla 28
Tablas de francobordo

Buques de tipo 'A'

1) El francobordo tabular para los buques de tipo 'A' se determinará por medio de la tabla 28.1:

TABLA 28.1

Tabla de francobordo para buques de tipo 'A'

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
24	200	51	455	78	814
25	208	52	467	79	828
26	217	53	478	80	841
27	225	54	490	81	855
28	233	55	503	82	869
29	242	56	516	83	883
30	250	57	530	84	897
31	258	58	544	85	911
32	267	59	559	86	926
33	275	60	573	87	940
34	283	61	587	88	955
35	292	62	600	89	969
36	300	63	613	90	984
37	308	64	626	91	999
38	316	65	639	92	1014
39	325	66	653	93	1029
40	334	67	666	94	1044
41	344	68	680	95	1059
42	354	69	693	96	1074
43	364	70	706	97	1089
44	374	71	720	98	1105
45	385	72	733	99	1120
46	396	73	746	100	1135
47	408	74	760	101	1151
48	420	75	773	102	1166
49	432	76	786	103	1181
50	443	77	800	104	1196
105	1212	168	2240	231	2880
106	1228	169	2254	232	2888
107	1244	170	2268	233	2895
108	1260	171	2281	234	2903
109	1276	172	2294	235	2910
110	1293	173	2307	236	2918
111	1309	174	2320	237	2925
112	1326	175	2332	238	2932
113	1342	176	2345	239	2939
114	1359	177	2357	240	2946
115	1376	178	2369	241	2953
116	1392	179	2381	242	2959
117	1409	180	2393	243	2966
118	1426	181	2405	244	2973
119	1442	182	2416	245	2979
120	1459	183	2428	246	2986
121	1476	184	2440	247	2993
122	1494	185	2451	248	3000
123	1511	186	2463	249	3006
124	1528	187	2474	250	3012
125	1546	188	2486	251	3018
126	1563	189	2497	252	3024
127	1580	190	2508	253	3030
128	1598	191	2519	254	3036

(cont.)

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
129	1615	192	2530	255	3042
130	1632	193	2541	256	3048
131	1650	194	2552	257	3054
132	1667	195	2562	258	3060
133	1684	196	2572	259	3066
134	1702	197	2 582	260	3072
135	1719	198	2592	261	3078
136	1736	199	2602	262	3084
137	1753	200	2612	263	3089
138	1770	201	2622	264	3095
139	1787	202	2632	265	3101
140	1803	203	2641	266	3106
141	1820	204	2650	267	3112
142	1837	205	2659	268	3117
143	1853	206	2669	269	3123
144	1870	207	2678	270	3128
145	1886	208	2687	271	3133
146	1903	209	2696	272	3138
147	1919	210	2705	273	3143
148	1935	211	2714	274	3148
149	1952	212	2723	275	3153
150	1968	213	2732	276	3158
151	1984	214	2741	277	3163
152	2000	215	2749	278	3167
153	2016	216	2758	279	3172
154	2032	217	2767	280	3176
155	2048	218	2775	281	3181
156	2064	219	2784	282	3185
157	2080	220	2792	283	3189
158	2096	221	2801	284	3194
159	2111	222	2809	285	3198
160	2126	223	2817	286	3202
161	2141	224	2825	287	3207
162	2155	225	2833	288	3211
163	2169	226	2841	289	3215
164	2184	227	2849	290	3220
165	2198	228	2857	291	3224
166	2212	229	2865	292	3228
167	2226	230	2872	293	3233
294	3237	318	3325	342	3387
295	3241	319	3328	343	3389
296	3246	320	3331	344	3392
297	3250	321	3334	345	3394
298	3254	322	3337	346	3396
299	3258	323	3339	347	3399
300	3262	324	3342	348	3401
301	3266	325	3345	349	3403
302	3270	326	3347	350	3406
303	3274	327	3350	351	3408
304	3278	328	3353	352	3410
305	3281	329	3355	353	3412
306	3285	330	3358	354	3414
307	3288	331	3361	355	3416
308	3292	332	3363	356	3418
309	3295	333	3366	357	3420
310	3298	334	3368	358	3422

(cont.)

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
311	3302	335	3371	359	3423
312	3305	336	3373	360	3425
313	3308	337	3375	361	3427
314	3312	338	3378	362	3428
315	3315	339	3380	363	3430
316	3318	340	3382	364	3432
317	3322	341	3385	365	3433

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 365 m de eslora serán determinados por la Administración.

Buques de tipo 'B'

2) El francobordo tabular para buques de tipo 'B' se determinará por medio de la tabla 28.2:

TABLA 28.2
Tabla de francobordo para buques de tipo 'B'

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
24	200	70	721	116	1609
25	208	71	738	117	1630
26	217	72	754	118	1651
27	225	73	769	119	1671
28	233	74	784	120	1690
29	242	75	800	121	1709
30	250	76	816	122	1729
31	258	77	833	123	1750
32	267	78	850	124	1771
33	275	79	868	125	1793
34	283	8d	887	126	1815
35	292	81	905	127	1837
36	300	82	923	128	1859
37	308	83	942	129	1880
38	316	84	960	130	1901
39	325	85	978	131	1921
40	334	86	996	132	1940
41	344	87	1015	133	1959
42	354	88	1034	134	1979
43	364	89	1054	135	2000
44	374	90	1075	136	2021
45	385	91	1096	137	2043
46	396	92	1116	138	2065
47	408	93	1135	139	2087
48	420	94	1154	140	2109

(cont.)

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
49	432	95	1172	141	2130
50	443	96	1190	142	2151
51	455	97	1209	143	2171
52	467	98	1229	144	2190
53	478	99	1250	145	2209
54	490	100	1271	146	2229
55	503	101	1293	147	2250
56	516	102	1315	148	2271
57	530	103	1337	149	2293
58	544	104	1359	150	2315
59	559	105	1380	151	2334
60	573	106	1401	152	2354
61	587	107	1421	153	2375
62	601	108	1440	154	2396
63	615	109	1459	155	2418
64	629	110	1479	156	2440
65	644	111	1500	157	2460
66	659	112	1521	158	2480
67	674	113	1543	159	2500
68	689	114	1565	160	2520
69	705	115	1587	161	2540
162	2560	225	3660	288	4490
163	2580	226	3675	289	4502
164	2600	227	3690	290	4513
165	2620	228	3705	291	4525
166	2640	229	3720	292	4537
167	2660	230	3735	293	4548
168	2680	231	3750	294	4560
169	2698	232	3765	295	4572
170	2716	233	3780	296	4583
171	2735	234	3795	297	4595
172	2754	235	3808	298	4607
173	2774	236	3821	299	4618
174	2795	237	3835	300	4630
175	2815	38	3849	301	4642
176	2835	239	3864	302	4654
177	2855	240	3880	303	4665
178	2875	241	3893	304	4676
179	2895	242	3906	305	4686
180	2915	243	3920	306	4695
181	2933	244	3934	307	4704
182	2952	245	3949	308	4714
183	2970	246	3965	309	4725
184	2988	247	3978	310	4736
185	3007	248	3992	311	4748
186	3025	249	4005	312	4757
187	3044	250	4018	313	4768
188	3062	251	4032	314	4779
189	3080	252	4045	315	4790
190	3098	253	4058	316	4801
191	3116	254	4072	317	4812
192	3134	255	4085	318	4823
193	3151	256	4098	319	4834
194	3167	257	4112	320	4844
195	3185	258	4125	321	4855
196	3202	259	4139	322	4866

(cont.)

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
197	3219	260	4152	323	4878
198	3235	261	4165	324	4890
199	3249	262	4177	325	4899
200	3264	263	4189	326	4909
201	3280	264	4201	327	4920
202	3296	265	4214	328	4931
203	3313	266	4227	329	4943
204	3330	267	4240	330	4955
205	3347	268	4252	331	4965
206	3363	269	4264	332	4975
207	3380	270	4276	333	4985
208	3397	271	4289	334	4995
209	3413	272	4302	335	5005
210	3430	273	4315	336	5015
211	3445	274	4327	337	5025
212	3460	275	4339	338	5035
213	3475	276	4350	339	5045
214	3490	277	4362	340	5055
215	3505	278	4373	341	5065
216	3520	279	4385	342	5075
217	3537	280	4397	343	5086
218	3554	281	4408	344	5097
219	3570	282	4420	345	5108
220	3586	283	4432	346	5119
221	3601	284	4443	347	5130
222	3615	285	4455	348	5140
223	3630	286	4467	349	5150
224	3645	287	4478	350	5160
351	5170	356	5220	361	5268
352	5180	357	5230	362	5276
353	5190	358	5240	363	5285
354	5200	359	5250	364	5294
355	5210	360	5260	365	5303

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 365 m de eslora serán determinados por la Administración.

Regla 29
Corrección al francobordo para buques de eslora inferior a 100 m

El francobordo tabular para buques de tipo 'B', de eslora comprendida entre 24 m y 100 m con superestructuras cerradas de una longitud efectiva de hasta el 35% de la eslora, se incrementará en la siguiente cantidad:

$$7{,}5\ (100 - L) \qquad \left(0{,}35 - \frac{E_l}{L}\right) \text{ mm}$$

siendo L = eslora del buque en m; y

E_l = longitud efectiva de las superestructuras en m, según se define en la regla 35, pero excluida la longitud de los troncos.

Regla 30
Corrección por coeficiente de bloque

Cuando el coeficiente de bloque (C_b) sea superior a 0,68, el francobordo tabular especificado en la regla 28, después de ser modificado, si procede, por las reglas 27 8), 27 10) y 29, se multiplicará por el factor.

$$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$$

El coeficiente de bloque no se supondrá superior a 1,0.

Regla 31
Corrección por puntal

1) Cuando D exceda de $\frac{L}{15}$, el francobordo se aumentará en $\left(D - \frac{L}{15}\right)$R mm, siendo R = $\frac{L}{0{,}48}$ para esloras inferiores a 120 m y 250 para esloras de 120 m o mayores.

2) Cuando D sea menor que $\frac{L}{15}$ no se hará reducción alguna, excepto en buques con superestructuras cerradas que cubran al menos una longitud igual a 0,6 L en el centro del buque, o bien con un tronco completo, o una combinación de superestructuras cerradas separadas y troncos que se extiendan de manera continua de proa a popa, en cuyo caso el francobordo se reducirá en la proporción prescrita en el párrafo 1).

3) Cuando la altura de la superestructura o del tronco sea inferior a la normal que corresponda, la reducción calculada se corregirá con la relación entre la altura real de la superestructura o del tronco y la altura normal aplicable definida en la regla 33.

Regla 32
Corrección por posición de la línea de cubierta

Cuando el puntal real hasta el borde superior de la marca de la línea de cubierta sea superior o inferior a *D*, la diferencia entre los puntales se añadirá o restará, respectivamente, al francobordo.

Regla 32-1
Corrección por nicho en la cubierta de francobordo

1) Cuando se disponga de un nicho en la cubierta de francobordo y éste no se extienda hasta los costados del buque, el francobordo calculado sin considerar el nicho se corregirá para tener en cuenta la consiguiente pérdida de flotabilidad. Esa corrección será igual al valor obtenido como resultado de dividir el volumen del nicho por el área del plano de flotación del buque a un 85% del puntal de trazado mínimo (véase la figura 32 -1.1).

2) La corrección se añadirá al francobordo obtenido después de haber aplicado todas las demás correcciones, salvo la relativa a la altura de proa.

3) Cuando el francobordo, corregido para tener en cuenta la pérdida de flotabilidad según se indica arriba, sea superior al francobordo geométrico mínimo determinado a partir de un puntal de trazado medido hasta el fondo del nicho, podrá utilizarse este último valor.

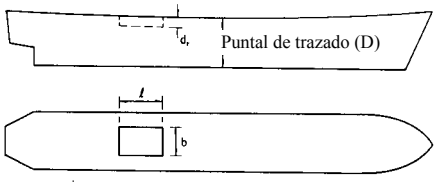


Figura 32-1.1

La corrección añadida al francobordo será igual a :

$$\frac{l \times b \times d_r}{\text{Área plano flotación a } 0{,}85D}$$

Regla 33
Altura normal de las superestructuras

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la tabla siguiente:

Altura normal (en m)		
L (m)	Cubierta de saltillo	Todas las demás superestructuras
30 o menos	0,9	1,8
75	1,2	1,8
125 o más	1,8	2,3

Tabla 33.1

Las alturas normales para esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.

Regla 34
Longitud de las superestructuras

1) Excepto lo previsto en el párrafo 2), la longitud de una superestructura (S) será la longitud media de las partes de la superestructura que queden dentro de la eslora (L).

Si un mamparo de una superestructura forma un nicho, la longitud efectiva de la superestructura se reducirá en un valor igual al del área de la planta del nicho dividida por la anchura de la superestructura a la mitad de la longitud del nicho. Si el nicho es asimétrico con respecto al eje longitudinal del buque, se considerará que la parte más larga del nicho es aplicable a ambos costados del buque. No es necesario que un nicho tenga una cubierta por encima.

2) Cuando el mamparo extremo de una superestructura cerrada se extienda con una curvatura convexa regular más allá de su intersección con los costados de la superestructura, la longitud de ésta se podrá incrementar basándose en un mamparo plano equivalente. Este incremento será de dos tercios de la extensión longitudinal hacia proa o hacia popa de la parte curva del mamparo. La flecha máxima que puede tenerse en cuenta al determinar este incremento será la mitad de la manga de la superestructura en el punto de intersección del extremo curvo de la superestructura con su costado.

Cuando una superestructura tenga una extensión cuya anchura a ambos lados del eje longitudinal sea como mínimo el 30% de la manga del buque, la longitud efectiva de la superestructura podrá incrementarse considerando un mamparo equivalente de la superestructura en forma de parábola. Esta parábola partirá desde el punto de la extensión situado en el eje longitudinal, pasará a través del punto de intersección del mamparo real de la superestructura con los costados de la extensión y se extenderá hasta los costados del buque. La parábola estará totalmente contenida dentro de los límites de la superestructura y de sus extensiones.

Si la superestructura está retranqueada con respecto al costado hasta el límite permitido en la regla 3 10), el mamparo equivalente deberá calcularse basándose en la anchura real de la superestructura (y no en la manga del buque).

3) Las superestructuras que tengan mamparos extremos inclinados se considerarán como sigue:

a) Cuando la altura de la superestructura, haciendo abstracción de la pendiente, sea igual o inferior a la normal, la longitud S se calculará según se indica en la figura 34.1.

b) Cuando la altura sea superior a la normal, la longitud S se calculará según se indica en la figura 34.2.

c) Lo anterior será aplicable únicamente cuando la pendiente forme un ángulo igual o superior a 15º con respecto a la línea de base. Si la pendiente es inferior a 15º, la configuración se considerará como arrufo.

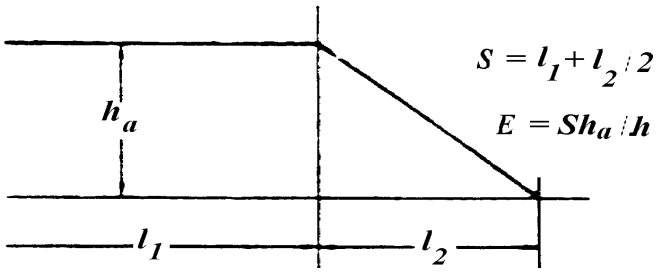


Figura 34.1 - Altura de superestructura igual o inferior a la altura normal *h*

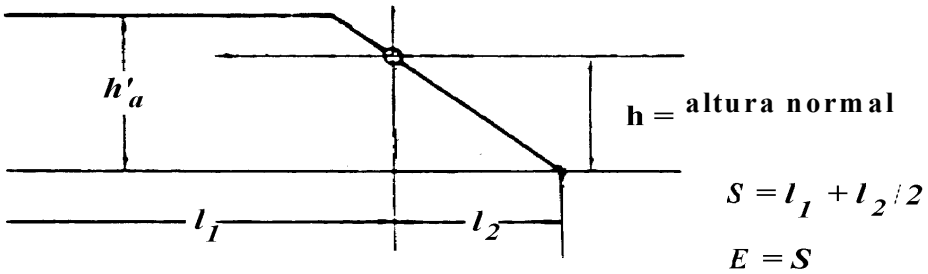


Figura 34.2 - Altura de superestructura superior a la altura normal

Regla 35
Longitud efectiva de las superestructuras

1) Excepto lo dispuesto en el párrafo 2), la longitud efectiva (E) de una superestructura cerrada de altura normal será su longitud real.

2) En aquellos casos en que una superestructura cerrada de altura normal esté retranqueada con respecto a los costados del buque en la medida permitida en la regla 3 10), su longitud efectiva será su longitud modificada por la relación b/B_s, siendo:

b la anchura de la superestructura a la mitad de su longitud; y

B_s la manga del buque a la mitad de la longitud de la superestructura.

Cuando una superestructura esté retranqueada en una parte de su longitud, esta modificación se aplicará solamente a la parte retranqueada.

3) Cuando la altura de una superestructura cerrada sea inferior a la normal, la longitud efectiva será su longitud real reducida en la relación de su altura real a la altura normal. Cuando la altura exceda de la altura normal no se hará ningún aumento para obtener la longitud efectiva de la superestructura (véanse las figuras 34.1 y 34.2).

Cuando la altura de una superestructura que tenga los mamparos extremos inclinados sea, haciendo abstracción de la pendiente, inferior a la normal, su longitud efectiva E, será la longitud S calculada según se indica en la figura 34.1, reducida en la relación de la altura real a la altura normal.

Cuando se instale una toldilla o un castillo de proa de altura inferior a la normal en un buque con un arrufo excesivo, pero que no tenga ninguna superestructura en su sección central de 0,2 L, se podrá corregir la altura de la toldilla o del castillo de proa aumentando la altura real en un valor igual a la diferencia entre las curvas de arrufo real y normal. No se aplicará la reducción por exceso de arrufo prevista en la regla 38 16).

4) La longitud efectiva de una cubierta de saltillo, si está dotada a proa con un mamparo intacto, será su longitud real hasta un máximo de 0,6 L. Cuando el mamparo no sea intacto, la cubierta de saltillo se considerará como una toldilla de altura inferior a la normal.

La longitud efectiva máxima de 0,6 L de una cubierta de saltillo se medirá a partir de la perpendicular de popa incluso si el buque está dotado de una toldilla.

5) La longitud efectiva de las superestructuras que no sean cerradas será nula.

Regla 36
Troncos

1) Para que un tronco o construcción análoga que no se extienda de banda a banda del buque se considere eficaz, deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) el tronco será al menos tan resistente como una superestructura;

b) las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco, las brazolas y tapas de las escotillas cumplirán lo prescrito en las reglas 13 a 16, inclusive, y la anchura del trancanil de la cubierta del tronco será de amplitud suficiente para constituir una pasarela satisfactoria y proporcionará una rigidez lateral adecuada. Sin embargo, en la cubierta de francobordo se podrán permitir pequeñas aberturas de acceso con tapas estancas;

c) la cubierta del tronco o varios troncos separados unidos a las superestructuras por pasarelas permanentes y eficaces proporcionarán una plataforma longitudinal permanente de trabajo dotada de barandillas;

d) los ventiladores estarán protegidos por el tronco, por tapas estancas o por cualquier otro sistema equivalente;

e) en las partes de la cubierta de francobordo expuestas a la intemperie en la zona del tronco existirán barandillas abiertas, al menos en la mitad de su longitud, o también pueden instalarse portas de desagüe en la parte inferior de la amurada, conforme a la regla 24 2), siempre que su área represente el 33% de la superficie total de la amurada;

f) los tambuchos de maquinaria estarán protegidos por el tronco, por una superestructura de altura normal por lo menos, o por una caseta de la misma altura y de resistencia equivalente;

g) la anchura del tronco será al menos igual al 60% de la manga del buque; y

h) cuando no haya una superestructura, la longitud del tronco será, al menos, igual a 0,6L.

2) La longitud efectiva de un tronco eficaz será su longitud total reducida en la relación entre su anchura media y B.

3) La altura normal de un tronco será la altura normal de una superestructura que no sea una cubierta de saltillo.

4) Cuando la altura de un tronco sea inferior a la normal, su longitud efectiva se reducirá en la relación entre las alturas real y normal. Cuando la altura de las brazolas de escotilla en la cubierta del tronco sea inferior a la exigida en la regla 14-1, la altura del tronco se reducirá en la diferencia entre la altura real y la altura reglamentaria de las brazolas.

5) Cuando la altura del tronco sea inferior a la normal y las brazolas de escotilla del tronco sean también de una altura inferior a la normal o no existan, la reducción de la altura real del tronco debida a la altura insuficiente de las brazolas de escotilla será la diferencia entre 600 mm y la altura real de las brazolas, o 600 mm si no hay brazolas de escotilla. No se exigirá una reducción de la altura real del tronco cuando en la cubierta del tronco se instalen únicamente pequeñas escotillas de altura inferior a la normal, caso en el que se podrá eximir del cumplimiento de la prescripción relativa a la altura normal de las brazolas.

6) Las escotillas continuas podrán considerarse como un tronco en el cálculo del francobordo, siempre que se cumplan las disposiciones del presente párrafo en todos sus aspectos.

El trancanil de la cubierta del tronco a que se hace referencia en el párrafo 1) b) se podrá instalar en el exterior del mamparo lateral del tronco siempre que se cumpla lo siguiente:

a) el trancanil así formado constituya un pasadizo despejado de 450 mm de anchura como mínimo en cada costado del buque;

b) el trancanil esté constituido por una plancha sólida dotada de soportes y refuerzos eficaces;

c) el trancanil esté situado lo más alto posible por encima de la cubierta de francobordo. En el cálculo del francobordo, la altura del tronco se reducirá 600 mm como mínimo o en la medida que corresponda a la diferencia real entre el tope del tronco y el trancanil, si este valor es mayor;

d) los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla serán accesibles desde el trancanil o el pasadizo; y

e) la anchura del tronco se medirá entre sus mamparos laterales.

7) Cuando el tronco adyacente a las superestructuras, como la toldilla, el puente o el castillo, se incluya en el cálculo del francobordo, no se dispondrán aberturas en la parte del mamparo que sea común al tronco y la superestructura. No obstante, se podrán autorizar aberturas pequeñas, como las practicadas para el paso de tuberías y de cables o registros dotados de tapas sujetas mediante pernos.

8) Los costados de un tronco incluido en el cálculo del francobordo serán intactos, si bien se podrán autorizar portillos fijos y tapas de registro sujetas con pernos.

Regla 37
Reducción por superestructuras y troncos

1) Cuando la longitud efectiva de superestructuras y troncos sea igual a 1 L, la reducción del francobordo será de 350 mm para 24 m de eslora del buque, 860 mm para 85 m de eslora y 1 070 mm para 122 m de eslora y esloras superiores. Las reducciones correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

2) Cuando la longitud total efectiva de superestructuras y troncos sea inferior a 1 L, la reducción será un porcentaje obtenido de la tabla siguiente:

Porcentaje de reducción para buques de los tipos 'A' y 'B'

	Longitud efectiva total de superestructuras y troncos										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L
Porcentaje de reducción para todos los tipos de superestructuras	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras y troncos se obtendrán por interpolación lineal.

Tabla 37.1

3) En los buques de tipo 'B' no se permite reducción alguna si la longitud efectiva del castillo de proa es inferior a 0,07 L.

Regla 38
Arrufo

Observaciones generales

1) El arrufo se medirá desde la cubierta en el costado hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla y que pase por el punto de la línea de arrufo correspondiente al centro del buque.

2) En buques proyectados con asiento de quilla, el arrufo se medirá respecto a una línea de referencia trazada paralelamente a la flotación de proyecto en carga.

3) En los buques de cubierta corrida y en los buques con superestructuras separadas, el arrufo se medirá en la cubierta de francobordo.

4) En buques en que la parte alta de los costados tenga una forma especial, existiendo en ella un escalonamiento o discontinuidad, el arrufo se considerará con relación al puntal equivalente en el centro del buque.

5) En buques con una superestructura de altura normal que se extienda sobre toda la longitud de la cubierta de francobordo, el arrufo se medirá en la cubierta de la superestructura. Cuando la altura exceda de la normal, la diferencia mínima (Z) entre las alturas real y normal se añadirá a cada una de las ordenadas extremas. Análogamente, las ordenadas intermedias, a distancias de 1/6 L y 1/3 L de cada una de las perpendiculares, se incrementarán en 0,444 Z y 0,111 Z, respectivamente. Si encima de la superestructura hay una toldilla o un castillo cerrados, se permitirá un exceso de arrufo con respecto a dicha toldilla o castillo, de conformidad con el método descrito en el párrafo 12), según se muestra en la figura 38.1.

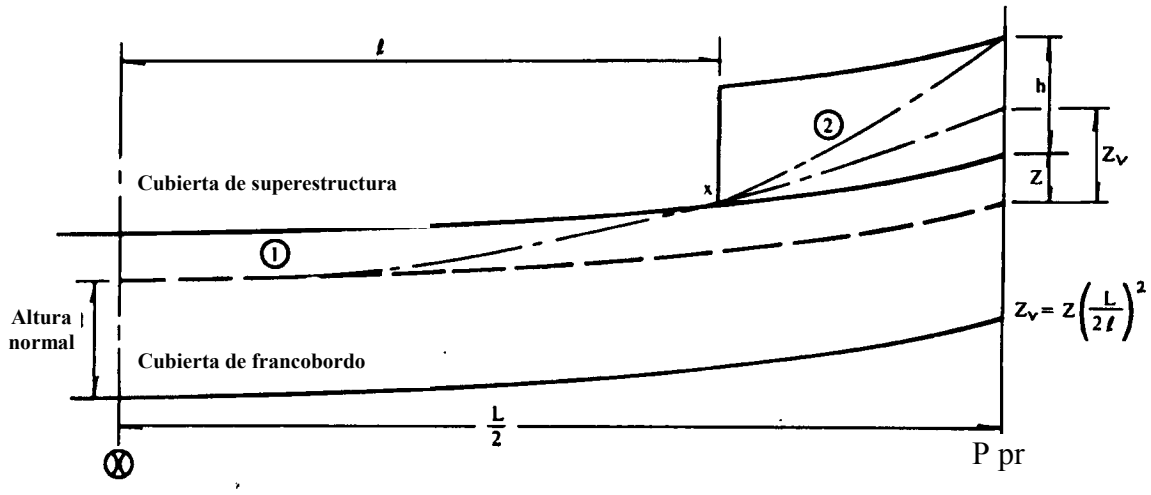


Figura 38.1

6) Cuando la cubierta de una superestructura cerrada tenga al menos el mismo arrufo que la parte expuesta de la cubierta de francobordo, no se tendrá en cuenta el arrufo de la parte cerrada de la cubierta de francobordo.

7) Cuando una toldilla o un castillo cerrados sean de altura normal, con un arrufo mayor que el de la cubierta de francobordo, o sean de altura superior a la normal, se aumentará el arrufo de la cubierta de francobordo en la forma prevista en el párrafo 12).

Cuando una toldilla o castillo estén dotados de dos niveles, se utilizará el método indicado en la figura 38.2.

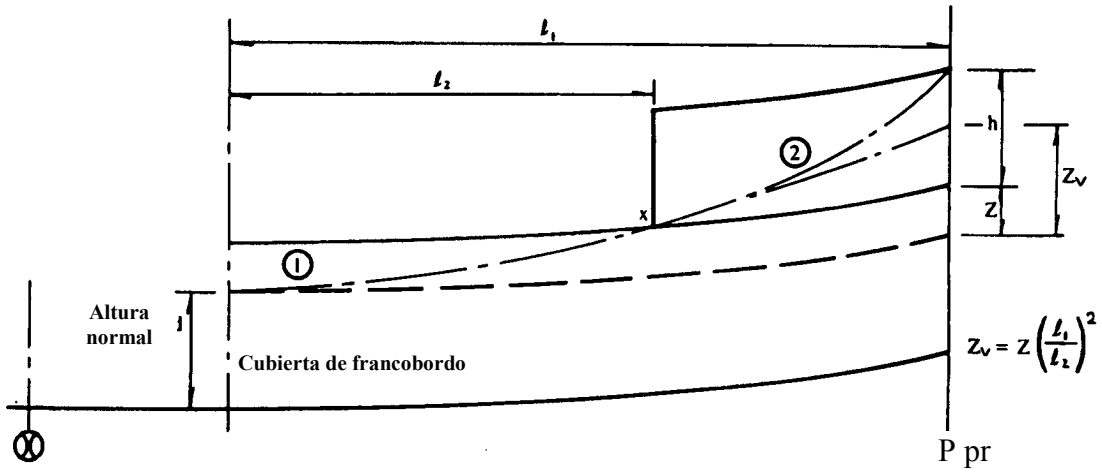


Figura 38.2

En las figuras 38.1 y 38.2 son aplicables las definiciones siguientes:

Z está definida en el párrafo 5); y

Z_v es la ordenada extrema de una parábola normal virtual que pasa por el punto "X". Si Z_v es superior a (Z + h), la ordenada extrema será igual a (Z + h), caso en el que no se considerará el punto "X" ni se tendrá en cuenta la curva 2.

Si la longitud de la superestructura del primer nivel es superior a 0,5 *l*, la parábola normal virtual comenzará en el centro del buque, según se indica en la figura 38.1.

Curva de arrufo normal

8) Las ordenadas de la curva de arrufo normal se dan en la tabla siguiente:

Curva de arrufo normal
(L en m)

	Situación	Ordenada (en mm)	Factor
Mitad de popa	Perpendicular de popa	$25\ (\frac{L}{3}+10)$	1
	$^1/_6$ L desde la P. de Pp.	$11{,}1\ (\frac{L}{3}+10)$	3
	$^1/_3$ L desde la P. de Pp.	$2{,}8\ (\frac{L}{3}+10)$	3
	Centro del buque	0	1
Mitad de proa	Centro del buque	0	1
	$^1/_3$ L desde la P. de Pr.	$5{,}6\ (\frac{L}{3}+10)$	3
	$^1/_6$ L desde la P. de Pr.	$22{,}2\ (\frac{L}{3}+10)$	3
	Perpendicular de proa	$50\ (\frac{L}{3}+10)$	1

Tabla 38.1

Medida de las variaciones respecto de la curva de arrufo normal

9) Cuando la curva de arrufo sea diferente de la normal, las cuatro ordenadas de cada una de las curvas en las mitades de proa o de popa se multiplicarán por los factores correspondientes que se dan en la tabla de ordenadas. La diferencia entre la suma de los productos así obtenidos y la de los productos correspondientes al arrufo normal, dividida por ocho, indica el defecto o exceso de arrufo en las mitades de proa o de popa. La media aritmética de los valores así obtenidos expresa el exceso o defecto de arrufo de la cubierta.

10) Cuando el arrufo de la mitad de popa de la curva sea superior al normal y el correspondiente a la mitad de proa sea inferior al normal, no se concederá ninguna reducción del francobordo por el exceso de arrufo de la parte de popa y solamente se considerará el defecto de arrufo de la parte de proa.

11) Cuando el arrufo de la mitad de proa de la curva exceda del normal y el correspondiente a la parte de popa de la curva no sea inferior al 75% del normal, se concederá la reducción de la parte en exceso. Cuando el arrufo de la mitad de popa sea inferior al 50% del normal no se concederá reducción por el exceso de arrufo a proa. Cuando el arrufo a popa esté comprendido entre el 50% y el 75% del arrufo normal, se concederán reducciones intermedias por el exceso de arrufo a proa.

12) Cuando se conceda un exceso de arrufo por una toldilla o un castillo, se utilizará la siguiente fórmula:

$$s = \frac{y\,L'}{3\,L}$$

siendo: s el suplemento de arrufo, a deducir del defecto, o añadir al exceso de arrufo;

y la diferencia entre las alturas real y normal de la superestructura en la perpendicular de popa o de proa;

L' la longitud media de la parte cerrada de la toldilla o castillo, hasta un máximo de 0,5 L; y

L la eslora del buque, según se define en la regla 3 1).

La fórmula arriba indicada da una curva parabólica, tangente a la curva de arrufo real en la cubierta de francobordo, y que corta a la ordenada extrema en un punto situado por debajo de la cubierta de la superestructura, a una distancia de esta cubierta igual a la altura normal de una superestructura. La cubierta de la superestructura no deberá estar en ningún punto a una altura inferior a la altura normal por encima de esta curva. Esta curva deberá usarse para determinar la curva de arrufo para las mitades de proa y de popa del buque.

13) a) Todo exceso de altura de una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de popa no podrá considerarse una contribución al exceso de arrufo.

b) Cuando la altura de una superestructura sea inferior a la normal, la cubierta de superestructuras no deberá tener en ningún punto una altura inferior a la altura mínima de la superestructura por encima de la curva de arrufo virtual. A este fin, "y" será igual a la diferencia entre la altura real y la altura mínima de la superestructura en la perpendicular de proa o de popa.

c) En el caso de una cubierta de saltillo, solamente se concederá un exceso si la altura de dicha cubierta de saltillo es superior a la altura normal de "otras superestructuras" definida en la regla 33, y sólo en un valor igual a la diferencia entre la altura real de la cubierta de saltillo y la altura normal.

d) Cuando una toldilla o un castillo tengan mamparos extremos inclinados, se podrá conceder un exceso de arrufo por el exceso de altura. A este fin, se utilizará la fórmula que se indica en el párrafo 12), siendo los valores de "y" y L' los que se indican en la figura 38.3.

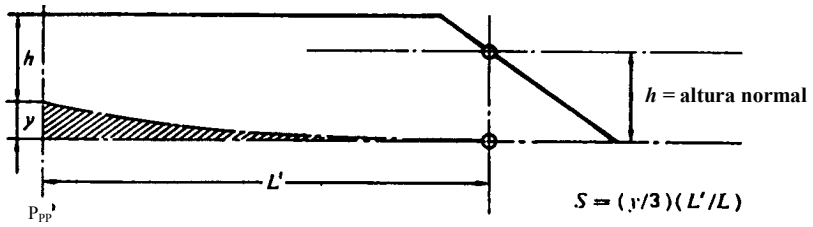


Figura 38.3 - Suplemento de arrufo S por exceso de altura

Corrección por variaciones respecto de la curva de arrufo normal

14) La corrección por arrufo deberá ser el defecto o exceso de arrufo (véanse los párrafos 9) a 11) inclusive) multiplicado por

$$0,75 - \frac{S_1}{2\,L}$$

siendo S_1 la longitud total S de las superestructuras cerradas definida en la regla 34, sin los troncos.

Adición por defecto de arrufo

15) Cuando el arrufo sea inferior al normal, la corrección por defecto de arrufo (véase el párrafo 14)) se añadirá al francobordo.

Reducción por exceso de arrufo

16) En los buques que tengan una superestructura cerrada que se extienda desde 0,1L a proa hasta 0,1L a popa del centro del buque, la corrección por exceso de arrufo, calculada en la forma indicada en el párrafo 14), se deberá restar del francobordo; en los buques en que no haya una superestructura cerrada en el centro del buque, no se hará reducción alguna en el francobordo; cuando una superestructura cerrada ocupe una extensión menor de 0,1L a proa hasta 0,1L a popa del centro del buque, la reducción se hará por interpolación lineal. La máxima reducción por exceso de arrufo será de 125 mm por cada 100 m de eslora.

Al aplicar lo dispuesto en el presente párrafo, la altura de la superestructura se relacionará con su altura normal. Cuando la altura de la superestructura o de la cubierta de saltillo sea inferior a la normal, la reducción será proporcional a la relación de su altura real y su altura normal.

Regla 39
Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva

1) La altura de proa (F_b), definida como la distancia vertical en la perpendicular de proa entre la línea de flotación correspondiente al francobordo de verano asignado y al asiento proyectado y la parte superior de la cubierta de intemperie en el costado, no será inferior a:

$$F_b = (6075(L/100)-1875(L/100)^2+200(L/100)^3) \times (2{,}08+0{,}609C_b-1{,}603C_{wf}-0{,}0129(L/d_1))$$

siendo:

F_b la altura mínima de proa calculada, en mm;
L la eslora definida en la regla 3, en m;
B la manga de trazado definida en la regla 3, en m;
d_1 el calado en el 85% del puntal D, en m;
C_b el coeficiente de bloque definido en la regla 3;
C_{wf} el coeficiente del área de la flotación a proa de L/2: $C_{wf}=A_{wf}/\{(L/2) \times B\}$; y
A_{wf} el área de la flotación a proa de L/2 para el calado d_1, en m^2.

En los buques a los que se asignen francobordos para el transporte de madera en cubierta, se considerará el francobordo de verano (y no el francobordo de verano para el transporte de madera en cubierta) al aplicar lo dispuesto en el párrafo 1).

2) Cuando la altura de proa requerida según el párrafo 1) se obtenga mediante arrufo, éste se extenderá por lo menos en un 15% de la eslora del buque, medido desde la perpendicular de proa. Cuando se obtenga disponiendo una superestructura, ésta se extenderá desde la roda hasta un punto situado al menos a 0,07L a popa de la perpendicular de proa y estará cerrada según la definición de la regla 3 10).

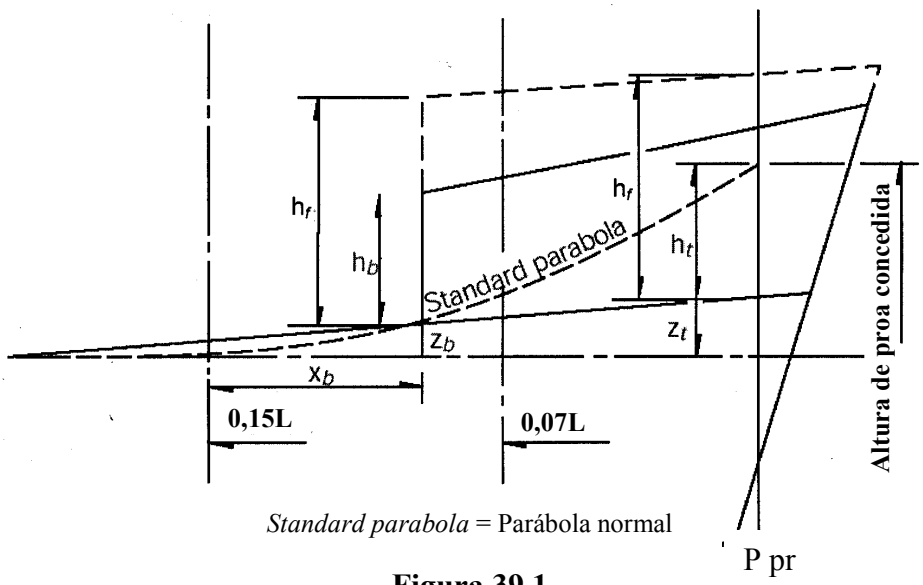
3) La Administración podrá conceder una consideración especial a los buques que para cumplir exigencias excepcionales de servicio no puedan satisfacer las prescripciones de los párrafos 1) y 2) de la presente regla.

4) a) El arrufo de la cubierta del castillo de proa podrá tenerse en cuenta, incluso si la longitud del castillo es inferior a 0,15 L, pero superior a 0,07L, siempre que la altura del castillo no sea inferior a la mitad de la altura normal de superestructura definida en la regla 33 entre 0,07L y la perpendicular de proa.

b) Cuando la altura del castillo de proa sea inferior a la mitad de la altura normal de superestructura definida en la regla 33, la altura de proa concedida podrá determinarse del modo siguiente:

i) Cuando la cubierta de francobordo tenga un arrufo que se extienda a partir de un punto situado a popa de 0,15 L, mediante una curva parabólica que parta del punto situado 0,15 L a popa de la perpendicular de proa a una altura igual al puntal medido en el centro del buque, que pase por el punto de intersección del mamparo y la cubierta del castillo, y que se extienda hasta un punto de la perpendicular de proa que no esté más alto que la cubierta del castillo (como se ilustra en la figura 39.1). No obstante, si el valor de la altura indicada por h_t en la figura 39.1 es inferior al de la altura indicada por h_b, h_t podrá sustituirse por h_b en la altura de proa disponible.

ii) Cuando la cubierta de francobordo tenga un arrufo que se extienda menos de 0,15 L o no tenga arrufo, mediante una línea que parta del borde de la cubierta del castillo de proa en un punto situado a 0,07L y se prolongue paralelamente a la línea base hasta la perpendicular de proa (como se ilustra en la figura 39.2).



Standard parabola = Parábola normal

Figura 39.1

$$h_t = Z_b\left(\frac{0,15L}{x_b}\right)^2 - Z_t$$

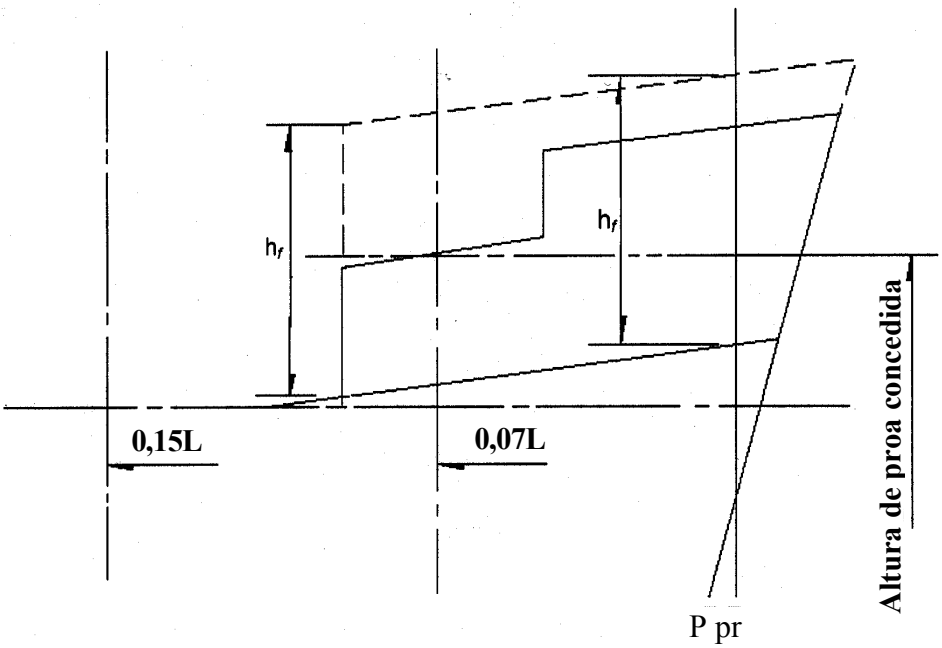


Figura 39.2

h_f = Mitad de la altura normal de una superestructura definida en la regla 33.

5) Todos los buques a los que se les haya asignado un francobordo de tipo "B", salvo los petroleros*, quimiqueros* y gaseros*, tendrán una flotabilidad de reserva adicional en el extremo proel. En la sección delimitada por 0,15 L a popa de la perpendicular de proa, la suma del área proyectada entre la flotación en carga de verano y el borde de la cubierta (A1 y A2 en la figura 39.3) y el área proyectada de una superestructura cerrada (A3), si existe, no será inferior a:

$$(0{,}15F_{min} + 4\ (L/3+10))L/1000\ m^2$$

siendo

F_{min} $(F_0 \times f_1) + f_2$;

F_0 francobordo tabular, en mm, obtenido de la tabla 28.2, corregido con arreglo a las reglas 27 9) o 27 10), según sea el caso;

f_1 corrección por coeficiente de bloque indicada en la regla 30; y

f_2 corrección por puntal, en mm, indicada en la regla 31.

* Petroleros, quimiqueros y gaseros se definen en las reglas II-1/2.12, VII/8.2 y VII/11.2, respectivamente, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.

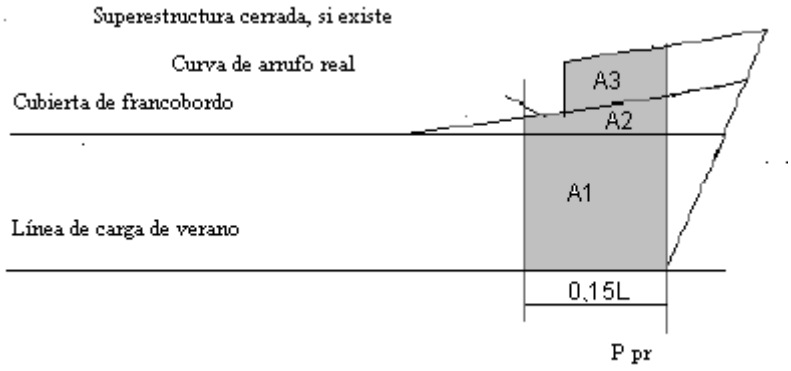


Figura 39.3

Regla 40
Francobordos mínimos

Francobordo de verano

1) El francobordo mínimo de verano será el francobordo obtenido de las tablas de la regla 28, modificado por las correcciones de las reglas 27, en la medida en que sea aplicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 y, si procede, la regla 39.

2) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 1), pero sin la corrección por línea de cubierta que se indica en la regla 32, no será inferior a 50 mm. Para los buques que tengan en emplazamientos de clase 1 escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de la regla 16, párrafos 1) a 5), o la regla 26, el francobordo no será inferior a 150 mm.

Francobordo tropical

3) El francobordo mínimo en la zona tropical será el francobordo obtenido restando del francobordo de verano 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo.

4) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 3), pero sin la corrección por línea de cubierta que se indica en la regla 32, no será inferior a 50 mm. Para los buques que tengan en emplazamientos de clase 1 escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de la regla 16, párrafos 1) a 5), o la regla 26, el francobordo no será inferior a 150 mm.

Francobordo de invierno

5) El francobordo mínimo de invierno será el francobordo obtenido añadiendo al francobordo de verano 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo.

Francobordo de invierno en el Atlántico Norte

6) El francobordo mínimo para buques de eslora no superior a 100 m que naveguen por cualquier parte del Atlántico Norte, definido en la regla 52 (Anexo II), durante el periodo estacional de invierno, será el francobordo de invierno más 50 mm. Para los demás buques el francobordo de invierno en el Atlántico Norte, será el francobordo de invierno.

Francobordo de agua dulce

7) El francobordo mínimo en agua dulce de densidad igual a la unidad se obtendrá restando del francobordo mínimo en agua salada:

$$\frac{\Delta}{40T} \quad \text{(cm)}$$

siendo Δ el desplazamiento en agua salada, en toneladas, en la flotación en carga de verano; y

T las toneladas por centímetro de inmersión en agua salada, en la flotación en carga de verano.

8) Cuando el desplazamiento en la flotación en carga de verano no pueda determinarse con seguridad, la deducción será 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo.

CAPÍTULO IV
PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNE UN FRANCOBORDO PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA

Regla 41
Aplicación del presente capítulo

Las reglas 42 a 45, inclusive, serán de aplicación solamente para buques a los que se asignen francobordos para transportar madera.

Regla 42
Definiciones

1) *Cubertada de madera*. El término "cubertada de madera" significa una carga de madera transportada sobre una parte sin cubrir de una cubierta de francobordo. Este término no incluye la pulpa de madera o cargas análogas*.

2) *Línea de carga para el transporte de madera en cubierta*. Puede considerarse que una cubertada de madera proporciona al buque flotabilidad adicional y una mayor protección contra la mar. Por esta razón, a los buques que lleven carga de madera en cubierta se les

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera, adoptado por la Organización mediante la resolución A.715(17), en su forma enmendada.

podrá conceder una reducción en el francobordo, que se calculará de acuerdo con lo previsto en la regla 45 y se marcará en el costado del buque en la forma indicada en la regla 6, párrafos 3) y 4). Sin embargo, para que este francobordo especial pueda concederse y usarse, la cubertada de madera deberá cumplir ciertas condiciones, que se establecen en la regla 44, y el propio buque deberá también cumplir determinadas condiciones en cuanto a su construcción, que se determinan en la regla 43.

Regla 43
Construcción del buque

Superestructura

1) Los buques tendrán un castillo de proa de altura normal como mínimo y de una longitud de al menos 0,07L. Además, si el buque es de eslora inferior a 100 m, tendrá a popa una toldilla de altura al menos igual a la normal, o una cubierta de saltillo con una caseta de al menos la misma altura total.

Tanques de doble fondo

2) Los tanques de doble fondo situados en la mitad de la eslora correspondiente al centro del buque tendrán un compartimentado longitudinal estanco adecuado.

Amuradas

3) El buque estará provisto de amuradas permanentes de una altura mínima de 1 m, reforzadas de manera especial en el borde superior, soportadas por robustos barraganetes firmes a la cubierta y dotadas de las portas de desagüe necesarias, o bien de barandillas eficaces de la misma altura y de construcción especialmente robusta.

Regla 44
Estiba

Generalidades

1) Las aberturas de la cubierta expuesta a la intemperie sobre las que se estibe la carga irán firmemente cerradas y aseguradas.

   Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.

2) Las cubertadas de madera se extenderán ocupando al menos toda la longitud disponible, que será la longitud total del pozo o de los pozos situados entre superestructuras.

   Cuando no haya superestructura limitativa en el extremo popel, la madera se extenderá al menos hasta el extremo popel de la escotilla situada más a popa.

   Se extenderá la cubertada de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando el espacio necesario para obstáculos como barandillas, barraganetes, pies derechos, acceso para el práctico, etc., a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una media del 4% de la manga. La madera se estibará,

dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo.

3) En los buques que naveguen en invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada no excederá, por encima de la cubierta expuesta a la intemperie, de un tercio de la manga máxima del buque.

4) La cubertada de madera irá estibada de modo compacto, amarrada y sujeta. No entorpecerá en modo alguno la navegación ni la realización de trabajos necesarios a bordo.

Pies derechos

5) Cuando la naturaleza de la madera transportada exija el empleo de pies derechos, éstos tendrán la resistencia necesaria considerando la manga del buque; la resistencia de los pies derechos no será mayor que la de las amuradas y el espaciamiento entre ellos será el apropiado para la longitud y el tipo de las piezas transportadas, pero no excederá de 3 m. Se proveerán fuertes angulares, tinteros metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los pies derechos.

Trincas

6) La cubertada de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trincas que la Administración juzgue aceptable según el tipo de las piezas transportadas*.

Estabilidad

7) Se dispondrá lo necesario para que haya un margen de seguridad en cuanto a la estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua o formación de hielo, si tal es el caso, y disminuciones de peso como las debidas a consumo de combustible y de provisiones.

Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc.

8) Además de cumplir lo prescrito en la regla 25 5), a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con espaciamiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 350 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga.

Además se instalará un andarivel, preferiblemente de cable con tensor acoplado, bien atesado, lo más cerca posible del eje longitudinal del buque. Los candeleros de las barandillas y andariveles estarán espaciados de modo que no sea excesivo el seno del cable. Si la cubertada es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquélla y sujetándola firmemente por debajo del andarivel o cerca del mismo.

9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios.

---

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera, adoptado por la Organización mediante la resolución A.715(17), en su forma enmendada.

Medios para el gobierno del buque

10) Los medios para el gobierno del buque estarán protegidos de modo eficaz contra los daños que les pueda ocasionar la carga y, en la medida de lo posible, serán accesibles. Se dispondrá lo necesario para poder gobernar el buque en el supuesto de que se averíen los medios de gobierno principales.

Regla 45
Cálculo del francobordo

1) Los francobordos mínimos de verano se calcularán de acuerdo con las reglas 27 5), 27 6), 27 14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 y 38, con la excepción de que los porcentajes que figuran en la regla 37 se sustituirán por los siguientes:

	Longitud efectiva total de las superestructuras										
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1L
Porcentaje de reducción para todos los tipos de superestructuras	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras se obtendrán por interpolación lineal.

Tabla 45.1

2) El francobordo de invierno para el transporte de madera se obtendrá añadiendo al francobordo de verano para el transporte de madera 1/36 del calado de trazado de verano correspondiente.

3) El francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera será el mismo francobordo de invierno en el Atlántico Norte prescrito en la regla 40 6).

4) El francobordo tropical para el transporte de madera se obtendrá restando del francobordo de verano para el transporte de madera 1/48 del calado de trazado de verano correspondiente.

5) El francobordo de agua dulce para transporte de madera se calculará de acuerdo con la regla 40 7) a partir del francobordo de verano para el transporte de madera, o de acuerdo con la regla 40 8) a partir del calado de verano para el transporte de madera, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta.

6) Podrán asignarse francobordos para el transporte de madera a buques que tengan francobordos reducidos de tipo 'B', siempre que los francobordos para el transporte de madera se calculen a partir del francobordo ordinario de tipo 'B'.

7) La marca del francobordo de invierno para el transporte de madera y/o la marca del francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera se colocarán al mismo nivel que la marca del francobordo de invierno reducido de tipo 'B' si la marca calculada del francobordo de invierno para el transporte de madera y/o la marca calculada del francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera quedan por debajo de la marca del francobordo de invierno reducido de tipo 'B'.

ANEXO II

ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES

Regla 49 – Regiones periódicas tropicales

2 El texto actual del párrafo 7 b) se sustituye por lo siguiente:

"b) La región limitada:

al norte y al este por el límite meridional de la zona tropical;

al sur por el paralelo de latitud 24ºS desde la costa oriental de Australia hasta el punto de longitud 154ºE, desde aquí por el meridiano de longitud 154ºE hasta el trópico de Capricornio, desde aquí por el trópico de Capricornio hasta la longitud 150ºW, desde aquí por el meridiano de longitud 150ºW hasta la latitud 20ºS y de aquí por el paralelo de latitud 20ºS hasta el punto en que corta al límite meridional de la zona tropical; y

al oeste por los límites de la región situada en el interior de la Gran Barrera de Arrecifes, incluida en la zona tropical, y por la costa oriental de Australia.

Periodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo."

***

ANEXO 4

RESOLUCIÓN MSC.144(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.744(18), por la que la Asamblea adoptó las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (las Directrices),

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) y la regla XI/2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), que tratan del procedimiento para enmendar las Directrices,

TOMANDO NOTA de que la Asamblea, al aprobar la resolución A.744(18), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantuviesen las Directrices sometidas a examen y las actualizaran, según fuera necesario, teniendo en cuenta la experiencia adquirida al aplicarlas,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de las resoluciones MSC.49(66), MSC.105(73), MSC.125(75) y la resolución 2 de la Conferencia de 1997 de los Gobiernos Contratantes del Convenio, por las que el Comité de Seguridad Marítima y la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio adoptaron enmiendas a la resolución A.744(18), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) y en la regla XI/2 del Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 77º periodo de sesiones, las enmiendas a las Directrices propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2004 a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS (RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)

ANEXO B

DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE PETROLEROS

1 Se añade el siguiente nuevo párrafo después del párrafo existente de la sección 2 "Evaluación de la resistencia longitudinal" del anexo 12:

"La condición de la viga-casco para la evaluación de la resistencia longitudinal se determinará de conformidad con los métodos especificados en el apéndice 3."

2 Se añade el siguiente nuevo apéndice 3 después del apéndice 2 del anexo 12:

"Apéndice 3

Método de muestreo para la medición de espesores a fin de evaluar la resistencia longitudinal y métodos de reparación

1 Alcance de la evaluación de la resistencia longitudinal

La resistencia longitudinal se debe evaluar en el 0,4L central en la parte de la viga-casco que contenga tanques, y en el 0,5L central en el caso de los tanques adyacentes que sobrepasen el 0,4L central, entendiéndose por tanque todo tanque de lastre o tanque de carga.

2 Método de muestreo para la medición de espesores

2.1 En virtud de lo prescrito en la sección 2.5 del anexo B, las secciones transversales se deben elegir de manera que se puedan efectuar mediciones del espesor en tantos tanques diferentes que puedan verse afectados por la corrosión como sea posible, por ejemplo, tanques de lastre que tengan una superficie común con tanques de carga provistos de serpentines de calefacción, otros tanques de lastre, tanques de carga en que esté permitido llevar agua salada y otros tanques de carga. Se deberían seleccionar los tanques de lastre que tengan una superficie común con tanques de carga provistos de serpentines de calefacción y los tanques de carga en que esté permitido llevar agua salada, en caso de que los hubiere.

2.2 El número mínimo de secciones transversales en que se han de efectuar mediciones debería ajustarse a lo prescrito en el anexo 2 del anexo B. Las secciones transversales deberían hallarse en los lugares en que se sospeche que se producen las mayores reducciones de espesor o tales reducciones se confirmen a partir de las mediciones de las planchas de la cubierta o del

fondo prescritas en el párrafo 2.3 y deberían estar separadas de las zonas que hayan sido reforzadas o renovadas localmente.

2.3 Se deberían medir, como mínimo, dos puntos en cada una de las planchas de la cubierta y/o del fondo que se hayan de medir en la zona de la carga de conformidad con lo prescrito en el anexo 2.

2.4 Deberían medirse el alma y la llanta de cada longitudinal y cada vagra del fondo, y un punto de cada plancha entre longitudinales, hasta 0,1D (siendo D el puntal del buque) de la cubierta y del fondo de cada sección transversal en que se hayan de efectuar mediciones de conformidad con lo prescrito en el anexo 2.

2.5 Deberían medirse el alma y la llanta de cada longitudinal y cada vagra del fondo, y al menos un punto de cada plancha por traca, por lo que respecta a los miembros longitudinales distintos de los especificados en el párrafo 2.4, que hayan de medirse en cada transversal de conformidad con lo prescrito en el anexo 2.

2.6 El espesor de cada componente debería determinarse calculando el promedio de todas las mediciones del componente realizadas en la sección transversal.

3 Mediciones adicionales cuando se ha reducido la resistencia longitudinal

3.1 Cuando se observen deficiencias en una o más de las secciones transversales por lo que respecta a las prescripciones relativas a la resistencia longitudinal que figuran en el presente anexo, debería aumentarse el número de secciones transversales en que se efectúen mediciones de espesores de modo que se tengan muestras de cada uno de los tanques situados en el 0,5L central del buque. Asimismo se deberían efectuar mediciones en los espacios de los tanques que estén situados parcialmente en ese 0,5L central, pero que lo sobrepasen.

3.2 También deberían efectuarse mediciones adicionales de espesores en una sección transversal a proa y otra a popa de cada zona reparada para cerciorarse de que las zonas que limitan dicha sección reparada cumplen igualmente lo prescrito en el anexo B.

4 Método de reparación eficaz

4.1 La amplitud de la renovación o el refuerzo que se hayan efectuado para cumplir lo dispuesto en este anexo deberían ajustarse a lo indicado en 4.2.

4.2 La longitud continua mínima de un miembro estructural renovado o reforzado no debería ser inferior al doble de la separación entre miembros primarios por el través. Además, la disminución del espesor de cada miembro ensamblado al miembro reemplazado (planchas, refuerzos, almas y alas de las vigas, etc.) en la zona de la unión a tope, tanto hacia proa como hacia popa, no debería estar en la gama de corrosión importante (75% de la disminución admisible para cada miembro particular). Cuando las diferencias de espesor en la unión a tope excedan del 15% del espesor menor, se proveerá un avellanado de transición.

4.3 Otros métodos de reparación que entrañen la instalación de tiras o la modificación de los miembros estructurales estarán sujetos a un examen específico. La instalación de tiras, si se considera tal opción, se limitará a las siguientes condiciones:

.1 restaurar y/o aumentar la resistencia longitudinal;

.2 la disminución del espesor de las planchas de la cubierta o del fondo que han de reforzarse no estarán en la gama de corrosión importante (75% de la disminución admisible para las chapas de cubierta);

.3 la alineación y la disposición, incluido el remate de las tiras, se ajusta a una norma reconocida por la Administración;

.4 las tiras se instalan de manera continua a lo largo del 0,5L central del buque; y

.5 se usarán soldaduras en ángulo recto y soldaduras de penetración total en la soldadura a tope y, según la anchura de las tiras, soldaduras de ranura. Los procedimientos de soldadura que se apliquen serán aprobados por la Administración.

4.4 La estructura adyacente a las zonas reparadas, incluidas las tiras instaladas, etc. debería ser capaz de soportar las cargas aplicadas, teniendo en cuenta la resistencia al pandeo y el estado de las soldaduras de los miembros longitudinales a las planchas que forman la envolvente del casco."

***

ANEXO 5

RESOLUCIÓN MSC.145(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LOS DETECTORES DEL NIVEL DE AGUA DE LOS GRANELEROS

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 76º periodo de sesiones, adoptó enmiendas al capítulo XII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, entre otras, la introducción de la nueva regla 12 que prescribe la instalación de detectores del nivel de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos,

TENIENDO PRESENTE que se prevé que las enmiendas anteriormente mencionadas entren en vigor el 1 de julio de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, se satisfagan condiciones específicas con respecto a la recusación de las enmiendas,

RECONOCIENDO que las normas de funcionamiento que servirán para evaluar el funcionamiento y la eficacia de los detectores del nivel de agua se publicarán con antelación a la fecha de entrada en vigor anteriormente mencionada,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de garantizar que los detectores del nivel de agua prescritos funcionen de manera fiable y que, para ese fin, sean adecuadamente instalados y sometidos a prueba,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque en su 46º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Normas de funcionamiento para los detectores del nivel de agua de los graneleros y las Directrices sobre instalación y prueba de los sistemas de detección del nivel de agua de los graneleros adjuntas a las mismas, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos a que se aseguren de que las Normas de funcionamiento y las Directrices adjuntas a las mismas, que figuran en el anexo, se apliquen al instalar detectores del nivel de agua en los graneleros que enarbolen sus pabellones, para cumplir lo dispuesto en la regla XII/12 del Convenio SOLAS.

ANEXO

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO PARA LOS DETECTORES DEL NIVEL DE AGUA DE LOS GRANELEROS

1 OBJETIVO

Las presentes normas establecen prescripciones técnicas relativas al funcionamiento de los dispositivos de alarma y detección del nivel de agua instalados en los graneleros para cumplir lo dispuesto en la regla XII/12 del Convenio SOLAS.

2 DEFINICIONES

2.1 El *detector del nivel de agua* es un sistema que comprende sensores que detectan la entrada de agua en las bodegas de carga y en otros espacios, e indicadores que alertan de ella, según se prescribe en la regla XII/12.1 del Convenio SOLAS.

2.2 El *sensor* es una unidad instalada en el lugar que está siendo vigilado, la cual activa una señal para identificar la presencia de agua en dicho lugar.

2.3 El *nivel previo de alarma* es el nivel inferior en el que funcionará el sensor o sensores en el espacio de la bodega de carga.

2.4 El *nivel principal de alarma* es el nivel superior en el que funcionará el sensor o sensores en el espacio de la bodega de carga o el único nivel en los espacios que no sean bodegas de carga a los cuales se aplican las prescripciones de la regla XII/12 del Convenio SOLAS.

2.5 La *indicación visual* es una señal que se produce por la activación de una luz u otro dispositivo y que es visible al ojo humano en todas las condiciones de luz u oscuridad en el lugar en el que esté emplazada.

2.6 La *indicación audible* es una señal acústica detectable en el lugar en el que se activa.

3 PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

3.1 Medios de detección del nivel de agua

3.1.1 El nivel de agua se podrá detectar por los siguientes medios directos o indirectos:

.1 un medio directo de detección determina la presencia del agua mediante el contacto físico del agua con el dispositivo de detección;

.2 los medios indirectos de detección incluyen dispositivos que no implican el contacto físico con el agua.

3.1.2 Los sensores se deberán poder instalar ya sea en la parte popel de cada bodega de carga o en la parte inferior de los espacios que no sean bodegas de carga a los cuales se apliquen estas prescripciones.

3.1.3 Los sistemas de detección del nivel de agua deberán poder funcionar continuamente cuando el buque esté navegando.

3.2 Prescripciones relativas a los sistemas de detección

3.2.1 Los sistemas de detección proporcionarán una indicación fiable de que el agua está alcanzando un nivel preestablecido.

3.2.2 El sistema deberá poder permitir lo siguiente:

En las bodegas de carga:

.1 activar una alarma, tanto visual como audible, cuando la altura del agua en el sensor llegue al nivel previo de alarma dentro del espacio que esté siendo vigilado. La indicación identificará el espacio.

.2 activar una alarma, tanto visual como audible, cuando el nivel de agua en el sensor llegue al nivel principal de alarma, indicando el aumento del nivel de agua en una bodega de carga. La indicación identificará el espacio y la alarma audible deberá ser distinta a la del nivel previo de alarma.

En los compartimientos que no sean bodegas de carga:

.3 activar una alarma, tanto visual como audible, que indique la presencia de agua en un compartimiento que no sea una bodega de carga cuando el nivel de agua en el espacio que esté siendo vigilado llegue al sensor. Las características visuales y audibles de la indicación de alarma deben ser las mismas que las del nivel previo de alarma en un espacio de carga.

3.2.3 El equipo de detección será resistente a la corrosión para todas las cargas previstas.

3.2.4 El detector que indique el nivel de agua deberá poder activarse con una precisión de ± 100 mm.

3.2.5 La parte del sistema que disponga de circuitos en la zona de carga será intrínsecamente segura.

3.3 Prescripciones relativas al sistema de alarma

3.3.1 Las alarmas visuales y audibles deberán poder instalarse en el puente de navegación[1].

3.3.2 Las alarmas visuales y audibles se ajustarán a lo dispuesto en el Código de alarmas e indicadores, 1995, según se aplica a una alarma primaria para la protección o la seguridad del buque.

[1] Se hace referencia a las prescripciones de las reglas V/17 y V/18 del Convenio SOLAS.

3.3.3 Las alarmas visuales y audibles deberán permitir activar:

.1 una indicación visual mediante una luz de color inconfundible o mediante un visualizador digital que sea claramente visible en todos los niveles esperados de luz, que no interfiera de forma significativa con otras actividades necesarias para la seguridad operacional del buque. La indicación visual debe permanecer visible hasta que la condición por la que se haya activado vuelva a situarse por debajo del nivel del sensor correspondiente. El operador no podrá apagar la indicación visual.

.2 junto con la indicación visual para el mismo sensor, el sistema debe permitir activar una indicación y alarmas audibles en el espacio en el que se encuentre. El operador podrá dejar sin sonido la indicación audible.

3.3.4 En el sistema de alarma se incluirán temporizadores para evitar falsas alarmas originadas por los efectos del chapoteo relacionado con los movimientos del buque.

3.3.5 El sistema puede estar provisto de un dispositivo neutralizador de indicaciones y alarmas para los sistemas de detección instalados únicamente en los tanques y las bodegas que hayan sido proyectados para transportar agua de lastre (véase la regla XII/12.1 del Convenio SOLAS).

3.3.6 Se dispondrá de un dispositivo neutralizador de la indicación visual mediante la desactivación del detector del nivel de agua en la bodega o tanque a los cuales se hace referencia en el párrafo 3.3.5 *supra*. Cuando se disponga de dicha capacidad de neutralización, la cancelación de la condición de neutralización y la reactivación del alarma se producirán automáticamente después de que la bodega o tanque haya sido deslastrado hasta un nivel por debajo del nivel indicador del alarma más bajo.

3.3.7 Prescripciones relativas a los fallos de funcionamiento, alarmas e indicaciones:

Se dispondrá de una función que permita supervisar constantemente el sistema, la cual, al detectar un fallo, active una alarma visual y audible. Se podrá dejar sin sonido el alarma audible, pero la indicación visual seguirá activa hasta que se corrija el fallo de funcionamiento.

3.3.8 El sistema de detección del nivel de agua deberá poder funcionar mediante energía eléctrica procedente de dos fuentes independientes. El fallo de la fuente de energía primaria se indicará mediante una alarma.

3.4 Pruebas

3.4.1 Los sistemas detección del nivel de agua se someterán a pruebas de homologación para demostrar su robustez e idoneidad en las condiciones adecuadas internacionalmente reconocidas[2].

---

[2] Con respecto a las pruebas, se hace referencia a las normas IEC 60092-0504 e IEC 60529. Los componentes eléctricos instalados en las bodegas de carga, tanques de lastre y espacios secos deben satisfacer lo dispuesto en la prescripción IP68 de conformidad con la norma IEC 60529.

3.4.2 Los detectores de una bodega de carga deberán ser aptos para que su funcionamiento pueda probarse sobre el terreno cuando la bodega esté vacía mediante métodos directos o indirectos.

3.5 Manuales

3.5.1 Se mantendrán a bordo documentos sobre los procedimientos de funcionamiento y mantenimiento del sistema de detección del nivel de agua, y se permitirá consultarlos.

4 INSTALACIÓN Y PRUEBA

Las Directrices sobre instalación y prueba de los sistemas de detección del nivel de agua de los graneleros figuran en el apéndice.

APÉNDICE

DIRECTRICES SOBRE INSTALACIÓN Y PRUEBA DE LOS SISTEMAS DE DETECCIÓN DEL NIVEL DE AGUA DE LOS GRANELEROS

1 OBJETIVO

En las presentes directrices se establecen los procedimientos para la instalación y prueba de los sistemas de alarma y detección del nivel de agua instalados en los graneleros en cumplimiento de lo dispuesto en la regla XII/12 del Convenio SOLAS.

2 EQUIPO

2.1 Prescripciones relativas a la prueba de homologación del equipo de detección

2.1.1 El equipo de detección proporcionará una indicación fiable de que el agua está alcanzando un nivel preestablecido y se debe someter a una prueba de homologación para demostrar su robustez e idoneidad en las condiciones adecuadas que exige la norma IEC 60092-504 así como en las condiciones siguientes:

.1 La protección de los recubrimientos de los componentes eléctricos instalados en las bodegas de carga, tanques de lastre y espacios secos deben satisfacer lo dispuesto en la prescripción IP68 de conformidad con la norma IEC 60529. Las pruebas del recubrimiento relativas a la presión del agua basarán en una altura de presión retenida durante un periodo de tiempo, dependiendo de la aplicación. En el caso de los detectores que vayan a ser instalados en bodegas destinadas al transporte de agua de lastre o en tanques de lastre, la altura de aplicación debe ser el puntal de la bodega o la altura del tanque y el periodo de retención debe ser de 20 días. Tratándose de detectores que vayan a ser instalados en espacios secos, la altura de la aplicación será la altura del espacio y el periodo de retención debe ser de 24 horas.

.2 El funcionamiento en mezcla de carga y agua para la gama seleccionada de cargamentos tales como polvo de mineral de hierro, polvo de carbón, grano e hidrocarburos, que empleen agua de mar con una suspensión de material fino característico para cada cargamento. A efectos de las pruebas de homologación, se debe utilizar una suspensión agitada de material fino característico en agua de mar, con una concentración del 50% por peso, con todo el equipo detector, incluido cualquier filtro instalado. El funcionamiento del equipo de detección, y de cualquier elemento de filtro de que disponga, se verificará en la mezcla de carga y agua, repitiendo la inmersión diez veces sin limpiar ningún elemento de filtro.

2.1.2 La protección de los recubrimientos del equipo eléctrico instalado por encima de los espacios de lastre y espacios de carga satisfará lo dispuesto en la prescripción IP56 de conformidad con la norma IEC 60529.

2.2 Prescripciones relativas a la instalación del equipo de detección

2.2.1 Los sensores estarán situados en un lugar protegido que esté en contacto con la parte popel de la bodega de carga, de modo que la posición del sensor permita identificar el nivel representativo de los niveles del espacio del carga del que se trate. Estos sensores estarán instalados:

.1 tan cerca como sea posible de la crujía del buque, o

.2 tanto a babor como a estribor de la bodega de carga.

2.2.2 La instalación de los detectores no impedirá el empleo de cualquier tubería de sonda o cualquier otro dispositivo indicador del nivel de agua para las bodegas de carga u otros espacios.

2.2.3 Los detectores y el equipo se instalarán en un lugar donde se pueda acceder a ellos para su inspección, mantenimiento y reparación.

2.2.4 Cualquier elemento de filtro instalado en los detectores deberá poderse limpiar con anterioridad al embarque del cargamento.

2.2.5 Los cables eléctricos y cualquier equipo conexo que estén instalados en las bodegas de carga se protegerán de posibles averías producidas por las cargas o por el equipo mecánico de manipulación relacionado con las operaciones de graneleros, como por ejemplo, en tubos de construcción robusta o en emplazamientos protegidos similares.

2.2.6 Cualquier cambio o modificación de la estructura del buque, de los sistemas eléctricos o de los sistemas de tuberías que implique tareas de corte y/o soldadura deberán ser aprobado por la sociedad de clasificación y con anterioridad a la ejecución del trabajo.

3 SISTEMAS

3.1 Prescripciones relativas al sistema de alarma

3.1.1 Los sistemas de alarma se someterán a pruebas de homologación de conformidad con la norma IEC 60092-504, según corresponda.

3.1.2 En el panel de alarma se habilitará un conmutador para probar las alarmas visuales y audibles que vuelva a la posición de apagado cuando no esté funcionando.

3.2 Prescripciones relativas a la prueba del sistema de alarma

Las alarmas visuales y audibles se someterán a prueba para demostrar que:

.1 el operador no puede apagar la indicación visual;

.2 se programan a un nivel que alerte a los operadores pero que no interfiera con el funcionamiento seguro del buque;

.3 se pueden diferenciar de otras alarmas.

3.3 Prescripciones relativas a la prueba del sistema

3.3.1 Tras la instalación del sistema, se realizará una prueba de funcionamiento. La prueba representará la presencia de agua en los detectores para cada nivel que se supervise. Se podrán utilizar métodos de simulación cuando no sea posible utilizar agua.

3.3.2 Todas las alarmas de detección se someterán a prueba para comprobar que los niveles previos de alarma y los niveles principales de alarma funcionan en todos los espacios en los que estén instaladas y activan correctamente las pertinentes indicaciones. También se probarán los dispositivos de supervisión de los fallos, en la medida de lo posible.

3.3.3 Se mantendrán a bordo registros de las pruebas de los sistemas de alarma.

4 MANUALES

Se proporcionarán a bordo manuales con la información e instrucciones operacionales siguientes:

.1 Una descripción del equipo de detección y de los medios de alarma además de una lista de los procedimientos necesarios para comprobar que cada elemento del equipo está funcionando adecuadamente durante cualquier etapa de la operación del buque.

.2 Documentación fehaciente de que se ha sometido el equipo a pruebas de homologación con arreglo a las prescripciones del párrafo 2.1 *supra*.

.3 Diagramas lineales del sistema de alarma y de detección que muestren las distintas ubicaciones del equipo.

.4 Instrucciones sobre la instalación para la orientación, el ajuste, la sujeción, la protección y la realización de pruebas.

.5 Lista de cargamentos para los que es adecuado que el detector funcione en una mezcla de 50% de agua de mar y carga. (Véase el párrafo 2.1.1.2).

.6 Procedimientos a seguir en el caso de que el equipo no funcione correctamente.

.7 Prescripciones relativas al mantenimiento del equipo y el sistema.

***

ANEXO 6

RESOLUCIÓN MSC.146(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES UNIFICADAS S26, S27, S30 Y S31 DE LA IACS A LOS GRANELEROS

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el capítulo XII del Convenio SOLAS sobre las Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros, adoptado por la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS con el fin de mejorar la seguridad de los buques que transportan cargas sólidas a granel,

RECORDANDO ASIMISMO que, consciente de la necesidad de seguir mejorando la seguridad de los graneleros en todos los aspectos de su proyecto, construcción, equipo y funcionamiento, examinó los resultados de varias evaluaciones formales sobre la seguridad (EFS) de los graneleros,

OBSERVANDO que los resultados de los estudios EFS antes mencionados ponían de manifiesto, entre otras cosas, que la aplicación de las normas de resistencia apropiadas a las escotillas pequeñas, accesorios y equipos en la cubierta del castillo de los graneleros nuevos y existentes, así como las correspondientes disposiciones para las medios de sujeción de las tapas de escotilla y los criterios para la renovación de las cuadernas del forro del costado en los graneleros existentes, contribuirían a mejorar la seguridad general de estos buques,

RECONOCIENDO que la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) ha publicado las siguientes Prescripciones unificadas pertinentes:

S26 - Resistencia y sujeción de escotillas pequeñas en la cubierta expuesta del castillo

S27 - Prescripciones sobre resistencia para los accesorios y equipos de la cubierta del castillo

S30 - Medios de sujeción de las escotillas de carga para los graneleros no construidos de conformidad con la Prescripción unificada UR S21 (Rev.3)

S31 - Criterios de renovación para las cuadernas del forro del costado en los graneleros de forro sencillo no construidos de conformidad con la Prescripción unificada UR S12 Rev.1, o revisiones posteriores,

CONSIDERANDO que si se aplican las Prescripciones unificadas anteriores se contribuiría a mejorar la situación con respecto a los graneleros,

INSTA a los Gobiernos a garantizar que las Prescripciones unificadas S26, S27, S30 y S31 de las IACS se aplican a los graneleros que enarbolan sus pabellones, según proceda, estén o no clasificados por una sociedad que sea miembro de la IACS.

***

ANEXO 7

RESOLUCIÓN MSC.147(77)
(adoptada el 29 de mayo de 2003)

ADOPCIÓN DE LAS NORMAS REVISADAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.886(21), mediante la cual la Asamblea decidió que sea el Comité de Seguridad Marítima quien se encargue, en nombre de la Organización, de adoptar normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y náutico y enmiendas a las mismas,

RECORDANDO ASIMISMO las disposiciones del nuevo capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado, y las prescripciones de la regla XI-2/5, que estipulan que todos los buques vayan provistos de un sistema de alerta de protección del buque,

RECONOCIENDO que, por necesidades de protección, es necesario disponer a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que permita iniciar y transmitir un alerta de protección buque-tierra a la autoridad competente designada por la Administración,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación sobre la revisión de la resolución MSC.136(76) hecha por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 7º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación revisada sobre las Normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque que figura en el anexo de la presente resolución;

2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se cercioren de que el sistema de alerta de protección del buque:

a) si se instala el 1 de julio de 2004 o posteriormente, se ajuste a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución;

b) si se instala antes del 1 de julio de 2004, se ajuste a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución MSC.136(76).

ANEXO

RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Se proveerá un sistema de alerta de protección del buque a bordo para transmitir un alerta de protección a tierra indicando a una autoridad competente que la protección del buque está amenazada o ha sufrido menoscabo. Incluye un mínimo de dos puntos de activación, uno de los cuales se encuentra en el puente de navegación. Desde dichos puntos se inicia la transmisión del alerta de protección del buque. El sistema tiene por finalidad permitir una activación disimulada, que alerta a la autoridad competente en tierra y no emite una alarma a bordo del buque ni un alerta a otros buques.

1.2 Según lo exija su Administración, la autoridad competente que recibe el alerta notificará a la autoridad responsable de la protección marítima dentro de su Administración, al Estado o Estados ribereños en cuyas proximidades está operando en ese momento el buque, o a otros Gobiernos Contratantes.

1.3 Los procedimientos para la utilización del sistema de alerta de protección del buque y el emplazamiento de los puntos de activación irán indicados en el Plan de protección del buque aprobado por la Administración.

1.4 El sistema de alerta de protección del buque podrá utilizar la instalación radioeléctrica necesaria para el cumplimiento del capítulo IV del Convenio SOLAS, otros sistemas radioeléctricos de que se disponga para las radiocomunicaciones generales o sistemas radioeléctricos dedicados exclusivamente a tal fin.

2 GENERALIDADES

2.1 Además de satisfacer las prescripciones generales establecidas en la resolución A.694(17)[3], el sistema de alerta de protección del buque debe cumplir las normas de funcionamiento que se indican a continuación.

2.2 El sistema radioeléctrico utilizado para los sistemas de alerta de protección del buque se ajustará a lo dispuesto en las normas internacionales pertinentes.

3 SUMINISTRO DE ENERGÍA

3.1 Cuando el sistema de alerta de protección del buque esté alimentado por la fuente de energía eléctrica principal del buque, el funcionamiento de dicho sistema también deberá ser posible utilizando una fuente alternativa de energía.

---

[3] Véase la publicación 60945 de la CEI.

4 PUNTOS DE ACTIVACIÓN

4.1 Los puntos de activación podrán accionarse desde el puente de navegación y en otros lugares. Deben estar protegidos contra la activación involuntaria. No será necesario que el usuario retire sellos o rompa una tapa o cubierta para hacer funcionar ninguno de los mandos.

5 FUNCIONAMIENTO

5.1 Los puntos de activación harán funcionar un sistema radioeléctrico de modo tal que la transmisión de los alertas de protección no exija ningún ajuste del sistema radioeléctrico, por ejemplo la sintonización de canales, el reglaje de modalidades o la selección de opciones. El funcionamiento de los puntos de activación no debe producir ninguna alarma o indicación de alarma en el buque.

5.2 El funcionamiento del sistema de alerta de protección del buque no interferirá con las prestaciones de la instalación del SMSSM.

6 TRANSMISIÓN DE LOS ALERTAS DE PROTECCIÓN

6.1 En todos los casos, las transmisiones iniciadas por los puntos de activación del sistema de alerta de protección deberán incluir un código o identificador propio que indique que el alerta no fue generado de conformidad con los procedimientos de socorro del SMSSM. La transmisión deberá incluir la identidad del buque y su situación en ese momento indicándose la fecha y la hora. La transmisión irá dirigida a una estación costera y no a las estaciones de buque.

6.2 Cuando se active el sistema de alerta de protección del buque, deberá seguir transmitiendo el alerta de protección del buque hasta que se desactive y/o se reponga.

7 PRUEBA

7.1 El sistema de alerta de protección del buque deberá poder someterse a prueba.

***

ANEXO 8

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

ENMIENDAS A LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD (RESOLUCIÓN A.890(21))

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.890(21) mediante la cual adoptó los principios relativos a la dotación de seguridad para, entre otras cosas, prever la expedición de un documento pertinente sobre la dotación de seguridad o equivalente como prueba de la dotación mínima de seguridad con arreglo a las disposiciones de la regla V/14* del Convenio SOLAS,

OBSERVANDO que la dotación de seguridad es función del número de marinos competentes o experimentados que se necesita a bordo para garantizar la seguridad del buque, la tripulación, los pasajeros, la carga y los bienes, así como la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la importancia de las prescripciones enunciadas en los instrumentos pertinentes de la OMI así como en los adoptados por la OIT, la UIT y la OMS sobre seguridad y protección marítimas y protección del medio marino,

CONSCIENTE de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias,

CONVENCIDA de que la aceptación internacional de principios generales como base para que las Administraciones determinen que la dotación de seguridad de los buques contribuiría considerablemente a acrecentar la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 77 periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a los anexos 1 y 2 de la resolución A.890(21) sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. RECOMIENDA que los Gobiernos, al determinar la dotación mínima de seguridad de los buques que enarbolen su pabellón, tengan en cuenta las enmiendas que figuran en el anexo;

---

* La resolución A.890(21) fue adoptada el 25 de noviembre de 1999 y, al mismo tiempo, la regla V/13 era la regla pertinente del Convenio SOLAS 1974. Posteriormente, el 5 de diciembre de 2000, el Comité de Seguridad Marítima adoptó, mediante la resolución MSC.99(73), enmiendas al Convenio SOLAS 1974 que sustituyó el capítulo V existente. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2002. Como consecuencia, la regla pertinente es ahora la regla V/14.

3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga la presente resolución sometida a examen.

ANEXO

ENMIENDAS A LOS ANEXOS 1 Y 2 DE LA RESOLUCIÓN A.890(21)

ANEXO 1

PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD

1 En el párrafo 1, se suprime la palabra "y" al final del subpárrafo 1.1.7 y se intercala el siguiente subpárrafo 1.9 después del subpárrafo .1.8 existente:

"1.9 operar de conformidad con el plan de protección del buque que se haya aprobado; y"

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN DE SEGURIDAD

2 Se sustituye el texto actual del párrafo 1.1 por el siguiente:

"1.1 Las presentes directrices deben utilizarse al aplicar los principios relativos a la dotación de seguridad enunciados en el anexo 1 de la presente resolución, con el fin de garantizar la explotación en condiciones de seguridad de los buques a los que se aplica el artículo III del Convenio de Formación, 1978, enmendado, y prevenir la contaminación por dichos buques, y de garantizar la protección de los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado."

3 Se sustituye el texto actual del párrafo 3.1 por el siguiente:

"3.1 El propósito de determinar la dotación mínima de seguridad de un buque es garantizar que éste dispone de personal suficiente, con la categoría o el cargo requerido, para la explotación del buque en condiciones de seguridad, su protección y la protección del medio marino."

4 Se suprime la palabra "y" al final del párrafo 3.2.8.

5 Se suprime el punto al final del párrafo 3.2.9, y se añade ", y".

6 En el párrafo 3.2 se añade el nuevo subpárrafo .10 después del subpárrafo .9:

".10 disposiciones del plan de protección del buque que se haya aprobado."

7 Se sustituye el texto actual del subpárrafo .6 del párrafo 3.3.3 por el siguiente:

".6 emprender las tareas administrativas requeridas para la explotación del buque en condiciones de seguridad y para su protección;"

8 Se sustituye el texto actual del subpárrafo .2 del párrafo 3.5 por el siguiente:

".2 la capacidad del capitán y la dotación para coordinar las actividades que se requieren para la explotación del buque en condiciones de seguridad y la protección del mismo, y también para la protección del medio marino."

9 Se sustituye el texto actual de los subpárrafos .1 a .3 del párrafo 4.2 por el siguiente:

".1 evalúe las tareas, cometidos y responsabilidades de la dotación necesarios para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia;

.2 evalúe el número de personas que integran la dotación, con su categoría o cargo, necesarios para la explotación del buque condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia;

.3 elabore y presente a la Administración una propuesta de dotación mínima de seguridad basada en la evaluación del número de personas que integran la dotación, con su categoría o cargo, necesarios para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y en la que se explique cómo la dotación propuesta hará frente a situaciones de emergencia, incluida la evacuación de los pasajeros si ésta es necesaria;"

10 Se sustituye el texto actual del subpárrafo l del párrafo 5.1 por el siguiente:

".1 la dotación propuesta del buque incluye el número de personas requerido con la categoría o cargo necesarios para desempeñar las tareas, cometidos y responsabilidades que se precisan para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia; y".

11 Se sustituye el texto actual del párrafo 5.3 por el siguiente:

"5.3 La Administración aprobará únicamente una propuesta de dotación mínima de seguridad de un buque y expedirá el documento relativo a la dotación mínima de seguridad si está plenamente convencida de que la dotación propuesta se ha establecido de conformidad con los principios, recomendaciones y directrices recogidos en la presente resolución y es adecuada en todos los aspectos para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino."

***

ANEXO 9

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA REGLA IV/15.9 DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

Regla 15 - Prescripciones relativas a mantenimiento

Se enmienda el párrafo 9 existente del siguiente modo:

"9 Las RLS por satélite:

.1 se someterán a prueba a intervalos que no excedan de 12 meses para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose atención a la comprobación de la emisión en frecuencias operacionales, la codificación y el registro. No obstante, en los casos en que resulte adecuado y razonable, la administración podrá ampliar este periodo a 12 +/- 3 meses. La prueba se podrá efectuar a bordo del buque o en un centro aprobado de prueba; y

.2 serán objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años, en una instalación de mantenimiento en tierra homologada."

***

ANEXO 10

RESOLUCIÓN MSC.148(77)
(adoptada el 3 de junio de 2003)

ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DEL EQUIPO TELEGRÁFICO DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA PARA LA RECEPCIÓN DE RADIAVISOS NÁUTICOS Y METEOROLÓGICOS Y DE INFORMACIÓN URGENTE DIRIGIDA A LOS BUQUES (NAVTEX)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.886(21), mediante la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargue de adoptar y enmendar las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y náutico en nombre de la Organización,

TOMANDO NOTA de que en la regla IV/7.1.4 del Convenio SOLAS se prescribe que todo buque irá provisto de un receptor que pueda recibir transmisiones del servicio NAVTEX internacional por telegrafía de impresión directa de banda estrecha (IDBE) para la difusión de avisos náuticos y meteorológicos a los buques,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del éxito con el que el Servicio internacional NAVTEX difunde información sobre seguridad marítima (ISM),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la mejora de las prestaciones de almacenamiento, procesamiento y visualización que ofrecen los últimos adelantos técnicos,

CONSIDERANDO que el incremento del volumen de información difundida a los buques se verá limitado por la capacidad del servicio NAVTEX internacional y por la creciente importancia de los servicios NAVTEX nacionales,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones sobre la revisión de la resolución A.525(13) formuladas por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 7º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación revisada sobre las normas de funcionamiento del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de radiavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques (NAVTEX), que figura en el anexo de la presente resolución;

2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se aseguren de que el equipo receptor de NAVTEX:

a) que se instale el 1 de julio de 2005 o posteriormente, cumple normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución;

b) que se instale antes del 1 de julio de 2005 se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución A.525(13).

ANEXO

RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO TELEGRÁFICO DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA PARA LA RECEPCIÓN DE RADIAVISOS NÁUTICOS Y METEOROLÓGICOS Y DE INFORMACIÓN URGENTE DIRIGIDA A LOS BUQUES (NAVTEX)

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El equipo, además de cumplir las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, las disposiciones de la recomendación M.540 del UIT-R aplicables al equipo de a bordo y las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17), se debe ajustar a las siguientes normas de funcionamiento.

2 GENERALIDADES

2.1 El equipo debe comprender receptores radioeléctricos, un procesador de señales y:

ya sea

.1 un dispositivo de impresión integrado; o

.2 un dispositivo de visualización especializado[1], un terminal de salida de la impresora y una memoria estable para almacenar los mensajes; o

.3 una conexión a una pantalla integrada de navegación y una memoria estable para almacenar los mensajes.

3 MANDOS E INDICADORES

3.1 Los pormenores de las zonas de cobertura y de las categorías de mensajes cuya recepción y/o visualización hayan sido excluidas por el operador deben estar fácilmente disponibles.

4 RECEPTORES

4.1 El equipo debe constar de un receptor que funcionará en la frecuencia prescrita en el Reglamento de Radiocomunicaciones para el sistema NAVTEX internacional. El equipo debe constar de un segundo receptor capaz de funcionar al mismo tiempo que el primero en, como mínimo, otras dos frecuencias reconocidas para la transmisión de información NAVTEX. El primer receptor debe tener prioridad en la visualización o impresión de la información recibida. La impresión o visualización de los mensajes de un receptor no debe impedir que el otro receptor reciba mensajes.

[1] Cuando no haya impresora, el dispositivo de visualización especializado se debe situar en el puesto habitual de gobierno del buque.

4.2 La sensibilidad del receptor debe ser tal que, dada una fuente que tenga una f.e.m. de 2μV en serie con una impedancia no reactiva de 50 Ω, la tasa de errores de caracteres sea inferior al 4%.

5 DISPOSITIVO DE VISUALIZACIÓN E IMPRESORA

5.1 El dispositivo de visualización y/o la impresora deben poder presentar 32 caracteres por línea como mínimo.

5.2 Si se utiliza un dispositivo de visualización especializado, se deben cumplir las siguientes prescripciones:

.1 una indicación de los nuevos mensajes recibidos y no suprimidos debe aparecer inmediatamente hasta que se acuse recibo o hasta pasadas 24 horas desde su recepción; y

.2 los nuevos mensajes recibidos y no suprimidos también deben aparecer.

5.3 El dispositivo de visualización debe poder presentar al menos 16 líneas de texto de los mensajes.

5.4 El proyecto y el tamaño del dispositivo de visualización deben ser tales que los observadores podrán leer fácilmente la información presentada en todas las condiciones de trabajo y ángulos de visión.

5.5 Si el cambio de renglón automático entraña la división de una palabra, esto se debe indicar en el texto impreso/presentado visualmente.

5.6 Cuando se presenten los mensajes recibidos en un dispositivo de visualización, el final del mensaje debe indicarse claramente ya sea procediendo automáticamente a un cambio de línea después del mensaje o mediante otra forma de delineación. La impresora o la salida de impresora debe insertar automáticamente cambios de línea después de terminar la impresión del mensaje recibido.

5.7 El equipo debe indicar con un asterisco si se ha recibido un carácter corrupto.

5.8 Cuando la impresora no está integrada, se debe poder elegir que se envíen a una impresora los siguientes datos:

.1 todos los mensajes tal y como se reciban;

.2 todos los mensajes almacenados en la memoria para mensajes;

.3 todos los mensajes recibidos en frecuencias específicas, desde lugares concretos o que tengan indicadores específicos de mensajes;

.4 todos los mensajes presentados visualmente en un momento dado; y

.5 mensajes seleccionados por separado de entre los que aparecen en pantalla.

6 ALMACENAMIENTO

6.1 Memoria estable de almacenamiento de mensajes

6.1.1 Por cada receptor instalado se deben poder grabar como mínimo 200 mensajes de una longitud media de 500 caracteres (imprimibles y no imprimibles) en una memoria estable. El usuario no debe poder borrar mensajes de la memoria. Cuando la memoria esté llena, los mensajes antiguos deben ser eliminados por mensajes nuevos.

6.1.2 El usuario debe poder marcar mensajes concretos para retenerlos permanentemente. Tales mensajes podrán ocupar hasta el 25% de la memoria disponible y no serán eliminados por mensajes nuevos. El usuario debe poder suprimir las marcas de los mensajes que ya no necesite y éstos se eliminarán según el procedimiento normal.

6.2 Identificaciones de mensaje

6.2.1 El equipo debe poder almacenar por memoria interior al menos 200 identificaciones de mensaje por cada receptor disponible.

6.2.2 Transcurridas entre 60 y 72 horas, la identificación del mensaje se debe borrar automáticamente de la memoria. Si el número de identificaciones de mensaje recibidas excede de la capacidad de almacenamiento, se debe borrar la identificación del mensaje más antigua.

6.2.3 Únicamente se deben almacenar las identificaciones de mensajes que se hayan recibido satisfactoriamente; se recibe satisfactoriamente un mensaje si la tasa de errores de caracteres es inferior al 4%.

6.3 Memorias de control programables

6.3.1 La información relativa a los caracteres indicadores de localización (B1)[2] y de mensaje (B2)[2] en las memorias programables no se debe borrar si se producen interrupciones de menos de 6 horas en el suministro de energía.

7 ALARMAS

7.1 La recepción de información de búsqueda y salvamento (B2 = D) debe dar la alarma en el puesto habitual de gobierno del buque. Sólo debe ser posible reponer el alarma manualmente.

8 MEDIOS DE PRUEBA

8.1 El equipo debe estar provisto de medios que sirvan para comprobar el buen funcionamiento del receptor radioeléctrico, el dispositivo de visualización/impresora y la memoria estable de almacenamiento de mensajes.

---

[2] Véase la recomendación M.540-2 del UIT-R.

9 INTERFAZ

9.1 El equipo debe constar de como mínimo una interfaz para la transferencia de datos recibidos a otro equipo de navegación o de comunicación.

9.2 Toda interfaz prevista para la comunicación con otro tipo de equipo de navegación o de comunicación debe cumplir las normas internacionales pertinentes[3].

9.3 Si no se dispone de impresora integrada, el equipo debe constar de una interfaz normalizada con la impresora.

***

[3] Véase la publicación 61162 de la CEI.

ANEXO 11

RESOLUCIÓN MSC.149(77)
(adoptada el 3 de junio de 2003)

ADOPCIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO REVISADAS DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS PORTÁTILES BIDIRECCIONALES DE ONDAS MÉTRICAS PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.886(21), por la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargue de adoptar y enmendar las normas de funcionamiento del equipo radioeléctrico y de navegación en nombre de la Organización,

TOMANDO NOTA de que en la regla III/6.2.1 de las enmiendas de 1988 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, referentes a las radiocomunicaciones para el sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), se prescribe que los buques dispondrán de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia y que dichos aparatos deberán ajustarse a normas de funcionamiento adecuadas no inferiores a las adoptadas por la Organización,

RECONOCIENDO la necesidad de mejorar las normas de funcionamiento previamente adoptadas mediante la resolución A.809(19), anexo 1, de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación sobre la revisión del anexo 1 de la resolución A.809(19) hecha por el Subcomité de Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento en su 7º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación revisada sobre normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que figura en el anexo de la presente resolución;

2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se cercioren de que los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia:

a) si se instalan el 1 de julio de 2005 o posteriormente, se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución;

b) si se instalan antes del 1 de julio de 2005, se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo 1 de la resolución A.809(19).

ANEXO

RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS APARATOS RADIOTELEFÓNICOS PORTÁTILES BIDIRECCIONALES DE ONDAS MÉTRICAS PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Los radioteléfonos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, además de satisfacer las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones, las recomendaciones pertinentes del UIT-R y las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17), se ajustarán a las siguientes normas de funcionamiento.

2 GENERALIDADES

2.1 El equipo será portátil y se podrá utilizar en el lugar del siniestro para las comunicaciones entre las embarcaciones de supervivencia, entre las embarcaciones de supervivencia y el buque, y entre las embarcaciones de supervivencia y la unidad de salvamento. También podrá utilizarse para las comunicaciones de a bordo si es apto para funcionar en las frecuencias adecuadas.

2.2 El equipo constará por lo menos de:

.1 un transmisor/receptor integral, con antena y batería;

.2 una unidad de control incorporada con pulsador para transmitir; y

.3 un micrófono y un altavoz internos.

2.3 El equipo:

.1 podrá ser utilizado por personal no cualificado;

.2 podrá ser utilizado por personal que lleve guantes, de acuerdo con lo dispuesto para los trajes de inmersión en la regla 32.3 del capítulo III del Convenio SOLAS 1974, enmendado;

.3 podrá utilizarse con una sola mano, salvo para la selección de canales;

.4 resistirá caídas sobre una superficie dura desde una altura de 1 m;

.5 será estanco a una profundidad de 1 m durante 5 min. por lo menos;

.6 conservará su estanquidad cuando se le someta a un choque térmico de 45ºC en condiciones de inmersión;

.7 no sufrirá excesivamente los efectos del agua de mar ni de los hidrocarburos;

.8 no tendrá salientes puntiagudos que puedan dañar la embarcación de supervivencia;

.9 será de tamaño y peso reducidos;

.10 podrá funcionar con el ruido ambiente que normalmente hay a bordo de los buques y de las embarcaciones de supervivencia;

.11 dispondrá de medios para sujetarlo a la indumentaria del usuario y también de una tira que se sujete a la muñeca o el cuello. Por razones de seguridad, la tira llevará una pieza de unión que pueda soltarse fácilmente para liberar el movimiento del usuario;

.12 será resistente al deterioro que pueda ocasionar la exposición prolongada a los rayos del sol; y

.13 será de color amarillo/naranja muy visible o irá marcado a todo su alrededor con una franja de ese mismo color.

3 CLASE DE EMISIÓN, BANDAS DE FRECUENCIA Y CANALES

3.1 El radioteléfono bidireccional podrá funcionar en la frecuencia de 156,800 MHz (canal 16 de ondas métricas) y, por lo menos, en otro canal adicional.

3.2 Todos sus canales estarán dedicados únicamente a comunicaciones telefónicas en una sola frecuencia.

3.3 La clase de emisión cumplirá lo dispuesto en la recomendación M.489-2 del UIT-R.

4 MANDOS E INDICADORES

4.1 Se proveerá un interruptor de conexión/desconexión que dé una indicación visual de que el radioteléfono está conectado.

4.2 El receptor tendrá un mando manual de volumen que permita variar la salida de audiofrecuencia.

4.3 Se proveerá un mando silenciador y un conmutador para la selección de canales.

4.4 La selección de canales se podrá efectuar fácilmente y los canales serán claramente discernibles.

4.5 La indicación de los canales se ajustará a lo dispuesto en el apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

4.6 Será posible determinar que se ha seleccionado el canal 16 en cualquier condición ambiente de luz.

5 PERIODO ADMISIBLE DE CALENTAMIENTO

5.1 El equipo podrá funcionar en menos de 5 segundos a partir de su conexión.

6 PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

6.1 El equipo no sufrirá daños por el hecho de poner la antena en circuito abierto o en cortocircuito.

7 POTENCIA DEL TRANSMISOR

7.1 La potencia radiada aparente será por lo menos de 0,25 W. Cuando dicha potencia exceda de 1 W, será necesario un conmutador para reducir la potencia a 1 W o menos. Cuando se utilice este equipo para las comunicaciones de a bordo, la potencia de salida no excederá 1 W en esas frecuencias.

8 PARÁMETROS DEL RECEPTOR

8.1 La sensibilidad del receptor será igual o superior a 2 μV de f.e.m. para una relación SINAD de 12 dB en la salida.

8.2 La insensibilidad del receptor a las interferencias será tal que la señal deseada no resulte gravemente afectada por señales no deseadas.

9 ANTENA

9.1 La antena será de polarización vertical y, en la medida de lo posible, omnidireccional en el plano horizontal. La antena será adecuada para la radiación y recepción eficaz de las señales en la frecuencia de trabajo.

10 SALIDA DEL RECEPTOR

10.1 La salida de audiofrecuencia será suficiente para que resulte audible con el nivel de ruido ambiente que normalmente hay a bordo de los buques o de las embarcaciones de supervivencia.

10.2 Durante la transmisión, se silenciará la salida del receptor.

11 CONDICIONES AMBIENTALES

11.1 El equipo estará proyectado de modo que pueda funcionar en la gama de temperaturas de -20ºC a +55ºC. Mientras esté estibado no deberá sufrir daños a temperaturas comprendidas entre -30ºC y +70ºC.

12 SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

12.1 La fuente de energía estará integrada en el equipo y podrá ser reemplazada por el usuario. Además, podrá disponerse lo necesario para que el equipo funcione utilizando una fuente exterior de energía eléctrica.

12.2 El equipo cuya fuente de energía esté prevista para ser reemplazada por el usuario estará provisto de una pila primaria especializada que se utilizará en caso de que se produzca una situación de peligro. Esta pila estará equipada con un precinto no sustituible a fin de indicar que no se ha empleado hasta ese momento.

12.3 El equipo cuya fuente de energía esté prevista para que no pueda ser reemplazada por el usuario estará provisto de una pila primaria. El equipo radiotelefónico portátil bidireccional estará provisto de un precinto no sustituible a fin de indicar que no se ha empleado hasta ese momento.

12.4 La pila primaria tendrá capacidad suficiente para garantizar 8 horas de servicio a su máxima potencia nominal con un ciclo de trabajo de 1:9. Este ciclo de trabajo se define como 6 segundos de transmisión, 6 segundos de recepción por encima del nivel de desbloqueo del silenciador y 48 segundos de recepción por debajo del nivel de desbloqueo del silenciador.

12.5 Las pilas primarias tendrán una duración de almacenamiento de dos años como mínimo y, para indicar que pueden ser reemplazadas por el usuario, serán del color o llevarán las marcas que se indican en el párrafo 2.3.13.

12.6 Las pilas que no deban utilizarse en una situación de peligro serán de un color o llevarán marcas que no permitan confundirlas con las destinadas para tal uso.

13 ETIQUETADO

13.1 Además de las prescripciones generales especificadas en la resolución A.694(17), el equipo llevará claramente indicadas en su exterior:

.1 breves instrucciones de manejo; y

.2 la fecha de caducidad de las pilas primarias.

***

ANEXO 12

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

TOMANDO NOTA de la resolución A.920(22) titulada "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar",

RECORDANDO IGUALMENTE las disposiciones del Convenio en lo que se refiere a la obligación de:

- los capitanes, de dirigirse con prontitud para socorrer a las personas en peligro en el mar; y

- los Gobiernos Contratantes, de adoptar las medidas necesarias para la vigilancia de costas y el salvamento de las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, 1982, respecto de la obligación de prestar auxilio,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la iniciativa tomada por el Secretario General de hacer participar a los organismos especializados y programas competentes de las Naciones Unidas en el examen de las cuestiones que se abordan en la presente resolución con el fin de acordar un planteamiento común que permita resolverlas de una forma eficaz y coherente,

CONSCIENTE de la necesidad de aclarar los procedimientos existentes para garantizar que a las personas rescatadas en el mar se les brinda un lugar seguro, independientemente de su nacionalidad, situación jurídica o de las circunstancias en que se encuentren,

CONSCIENTE ASIMISMO de que el propósito del nuevo párrafo 1-1 de la regla V/33 del Convenio, adoptado por la presente resolución, es garantizar que en cada caso se brinda un lugar seguro dentro de un periodo de tiempo razonable. Es también su propósito que la responsabilidad de brindar un lugar seguro, o de asegurarse que se brinda un lugar seguro, corresponda al Gobierno Contratante responsable de la región SAR en la cual se hayan rescatado a los supervivientes,

HABIENDO EXAMINADO, en su [78º periodo de sesiones], las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2005 a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2006, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio;

6. PIDE ASIMISMO al Secretario General que tome las medidas adecuadas para proseguir su iniciativa interorganismos de informar al Comité de Seguridad Marítima de los avances, en particular con respecto a los procedimientos para facilitar la provisión de lugares seguros a las personas en peligro en el mar, a fin de adoptar las medidas que el Comité estime oportunas.

ANEXO

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO V
SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 2 - Definiciones

1 Se añade el nuevo párrafo 4 siguiente después del párrafo 3 existente:

"4 *Servicio de búsqueda y salvamento*. Ejecución de las funciones de vigilancia, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, incluidas la consulta médica, la asistencia médica inicial o la evacuación por razones de salud, utilizando recursos públicos y privados, con la inclusión de aeronaves, buques y otras naves e instalaciones.

Regla 33 - Mensajes de socorro: obligaciones y procedimientos

2 El título de la regla se sustituye por el siguiente:

"Situaciones de socorro: obligaciones y procedimientos"

3 En el párrafo 1, las palabras "-una señal" se sustituyen por " información", y se añade lo siguiente después de la primera frase del párrafo:

"La obligación de prestar auxilio se aplicará independientemente de la nacionalidad o condición jurídica de dichas personas y de las circunstancias en las que hayan sido encontradas."

4 Se añade el nuevo párrafo 1-1 siguiente después del párrafo 1 existente:

"1-1 Los Gobiernos Contratantes se coordinarán y colaborarán para garantizar que los capitanes de buques que presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar sean liberados de sus obligaciones con una desviación adicional mínima del buque de su viaje proyectado, siempre que la liberación no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. El Gobierno Contratante responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y entregados en un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos, los Gobiernos Contratantes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible."

5 Se añade el nuevo párrafo 6 siguiente después del párrafo 5 existente:

"6 Los capitanes de los buques que hayan embarcado a personas en peligro en el mar las tratarán con humanidad, conforme a la capacidad y las limitaciones del buque."

Regla 34 - Navegación segura y evitación de situaciones peligrosas

6 Se suprime el párrafo 3.

7 Se añade la siguiente regla 34-1 después de la regla 34 existente:

"Regla 34-1

Decisión a juicio del capitán

Ni el propietario, el fletador o la compañía, según se define ésta en la regla IX/1, que explote el buque, ni cualquier otra persona, impedirá que el capitán del buque adopte o ejecute cualquier decisión que a su juicio sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar o la protección del medio marino, ni pondrá obstáculos para que lo haga."

***

ANEXO 13

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979, ENMENDADO

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo III 2) e) del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR), 1979 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al Anexo del Convenio, con excepción de los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ó 3.1.3 del mismo,

TOMANDO NOTA de la resolución A.920(22) titulada "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar",

RECORDANDO ADEMÁS las disposiciones del Convenio respecto de la obligación del capitán de prestar auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro de desaparecer en el mar, y la necesidad de cooperación entre las Partes y las autoridades públicas a fin de garantizar la protección de la vida de las personas en peligro,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, 1982, respecto de la obligación de prestar auxilio,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la iniciativa tomada por el Secretario General de hacer participar a los organismos especializados y programas competentes de las Naciones Unidas en el examen de las cuestiones que se abordan en la presente resolución con el fin de acordar un planteamiento común que permita resolverlas de una forma eficaz y coherente,

CONSCIENTE de la necesidad de aclarar los procedimientos existentes para garantizar que a las personas rescatadas en el mar se les brinda un lugar de refugio, independientemente de su nacionalidad, situación jurídica o de las circunstancias en que se encuentren,

CONSCIENTE ASIMISMO de que el propósito del párrafo 3.1.9 del anexo del Convenio, enmendado por la presente resolución, es garantizar que en cada caso se proporciona un lugar seguro dentro de un periodo de tiempo razonable. Es también su propósito que la responsabilidad de proporcionar un lugar seguro, o de asegurarse que se proporciona un lugar seguro corresponda a la Parte responsable de la región SAR en la cual se hayan rescatado los supervivientes,

HABIENDO EXAMINADO, en su 78º periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo III 2) a) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) c) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) f) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2005 a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de las Partes hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes en el Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) h) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2006, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo III 2) d) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Convenio;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio;

6. PIDE ASIMISMO al Secretario General que tome las medidas adecuadas para proseguir su iniciativa interorganismos de informar al Comité de Seguridad Marítima de los avances, en particular con respecto a los procedimientos para facilitar la provisión de lugares seguros a las personas en peligro en el mar, a fin de adoptar las medidas que el Comité estime oportunas.

ANEXO

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979, ENMENDADO

CAPÍTULO 2
ORGANIZACIÓN Y COORDINACIÓN

1 Se añade la siguiente frase al final del párrafo 2.1.1 existente:

"El concepto de persona en peligro en el mar también abarca las personas necesitadas de auxilio que hayan encontrado refugio en un lugar distante a la vera del mar en una zona oceánica inaccesible para cualesquiera medios de salvamento, salvo los estipulados en el presente anexo."

CAPÍTULO 3
COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS

2 En el párrafo 3.1.6, se suprime la palabra "y" en el subpárrafo .2, se sustituye el punto final por ";y" en el subpárrafo .3 y se añade el nuevo subpárrafo .4 siguiente:

".4 establezcan las medidas necesarias en colaboración con otros centros coordinadores de salvamento para determinar el lugar o los lugares más apropiados para desembarcar a las personas encontradas en peligro en el mar."

3 Se añade el nuevo párrafo 3.1.9 siguiente después del párrafo 4.1.8 existente:

"3.1.9 Las Partes se coordinarán y colaborarán para garantizar que los capitanes de buques que presten auxilio embarcando a personas en peligro en el mar sean liberados de sus obligaciones con una desviación adicional mínima del buque de su viaje proyectado, siempre que la liberación no ocasione nuevos peligros para la vida humana en el mar. La Parte responsable de la región de búsqueda y salvamento en la que se preste dicho auxilio asumirá la responsabilidad primordial de que tales coordinación y colaboración se produzcan de modo que los supervivientes auxiliados sean desembarcados del buque que les prestó auxilio y entregados en un lugar seguro, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso y las directrices elaboradas por la Organización. En estos casos, las Partes tomarán las medidas pertinentes para que ese desembarco tenga lugar tan pronto como sea razonablemente posible."

***

ANEXO 14

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

SIGNOS GRÁFICOS PARA LOS PLANOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS DE A BORDO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 i) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

TENIENDO EN CUENTA que en la regla II-2/15.2.4 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, se prescribe que habrá expuestos permanentemente planos de lucha contra incendios para orientación de los oficiales del buque, y que se guardará permanentemente un duplicado de los planos de lucha contra incendios o un folleto que contenga dichos planos en un estuche estanco a la intemperie fácilmente identificable, situado fuera de la caseta, para ayuda del personal de tierra encargado de la lucha contra incendios,

RECONOCIENDO que el empleo de signos internacionales en los planos de lucha contra incendios de a bordo aumentará considerablemente su utilidad, tanto para la tripulación del buque como para el cuerpo de bomberos en tierra,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.654(16), Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios,

TOMANDO NOTA de que la ISO, en colaboración estrecha con la OMI, había elaborado la norma ISO 17631:2002 - *Ships and marine technology - Shipboard plans for fire protection, life-saving appliances and means of escape* (Buques y tecnología marina: planos de a bordo para la protección contra incendios, dispositivos de salvamento y medios de evacuación), en la que se incorporan signos de lucha contra incendios que de manera general, se ajustan a los signos correspondientes que figuran en la resolución A.654(16),

TOMANDO NOTA EN PARTICULAR de que en la circular MSC/Circ.1050 se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan la norma ISO 17631:2002 en conocimiento de los constructores de buques, propietarios de buques, armadores, capitanes, cuerpos de bomberos en tierra y demás interesados en la elaboración o utilización de planos de lucha contra incendios de a bordo, a fin de que, con carácter voluntario, puedan aplicarla cuando elaboren o utilicen los planos de lucha contra incendios de a bordo prescritos en la regla II-2/15.2.4 del Convenio SOLAS, en espera de los resultados de la labor relativa a la revisión de la resolución A.654(16),

HABIENDO EXAMINADO la recomendación efectuada por el Comité de Seguridad Marítima en su 77º periodo de sesiones,

1. ADOPTA los Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios de a bordo que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos Miembros a que pongan los signos gráficos antedichos en conocimiento de los constructores de buques, propietarios de buques, armadores, capitanes, cuerpos de bomberos en tierra y demás interesados en la elaboración o utilización de planos de lucha contra incendios de a bordo, con objeto de fomentar su empleo cuando elaboren o utilicen los planos de lucha contra incendios de a bordo prescritos en la regla II-2/15.2.4 del Convenio SOLAS para los buques construidos el 1 de enero de 2004 o posteriormente;

3. INVITA a los Gobiernos Miembros a que pongan la norma ISO 17631:2002 en conocimiento de los constructores de buques, propietarios de buques, armadores y capitanes de forma que éstos puedan utilizar las orientaciones adicionales que figuran en dicha norma para elaborar los planos de lucha contra incendios de a bordo;

4. ACUERDA que los buques construidos antes del 1 de enero de 2004 podrán seguir llevando planos de lucha contra incendios en los que se utilicen los signos gráficos que figuran en la resolución A.654(16);

5. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga la presente resolución sometida a examen y que la enmiende según sea necesario.

ANEXO

SIGNOS GRÁFICOS PARA LOS PLANOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS DE A BORDO*

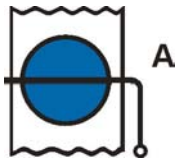
Signos gráficos para la protección estructural contra incendios

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
1.1		División de clase A	
1.2		División de clase B	
1.3		Zona vertical principal	
1.4		Puerta contraincendios de bisagra de clase A	El signo se encontrará en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.
1.5		Puerta contraincendios de bisagra de clase B	El signo se encontrará en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.

* Todo plano de lucha contra incendios llevará una leyenda de signos y explicaciones que contenga una lista de los signos gráficos utilizados en el plano, junto con las explicaciones oportunas, y que podrá incluir también información adicional especial como, por ejemplo, el tipo de agente extintor empleado en los sistemas fijos de extinción de incendios.

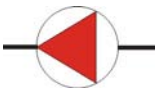
Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
1.6		Puerta contraincendios de bisagra, de cierre automático y clase A	El signo se encontrará en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.
1.7		Puerta contraincendios de bisagra, de cierre automático y clase B	El signo se encontrará en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.
1.8		Puerta contraincendios corredera de clase A	El signo se encontrará en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.
1.9		Puerta contraincendios corredera de clase B	El signo se encontrará en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.

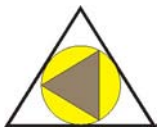
Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
1.10		Puerta contraincendios corredera de cierre automático de clase A	El signo se encontrará en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.
1.11		Puerta contraincendios corredera de cierre automático de clase B	El signo se añadirá en el emplazamiento de la puerta e indicará el sentido en el que ésta se abre y se cierra. Se añadirá **WT** a la derecha del signo si la puerta es estanca. Se añadirá **SWT** a la derecha del signo si la puerta es semiestanca.
1.12		Telemando o dispositivo de cierre de la ventilación	El color del interior del círculo y una letra situada a la derecha del signo indicarán lo siguiente: **A** = azul, para los espacios de alojamiento y servicio; **M** = verde, para los espacios de máquinas; **C** = amarillo, para los espacios de carga.
1.13		Telemando de lumbrera	
1.14		Telemando de puertas contraincendios o puertas estancas	Se añadirá **WT** a la derecha del signo para indicar que se trata de un telemando de puertas estancas o bien **FD** para indicar que se trata de un telemando de puertas contraincendios.

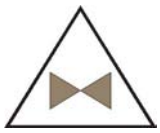
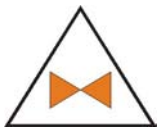
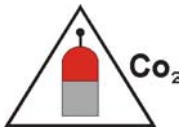
Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
1.15		Válvula de mariposa contraincendios	El color del interior del círculo y una letra situada a la derecha del signo indicarán lo siguiente: **A** = azul, para los espacios de alojamiento y servicio; **M** = verde, para los espacios de máquinas; **C** = amarillo, para los espacios de carga. El número de identificación de la válvula podrá figurar debajo del signo.
1.16		Dispositivo de cierre de las aberturas de ventilación	El color del interior del círculo y una letra situada a la derecha del signo indicarán lo siguiente: **A** = azul, para los espacios de alojamiento y servicio; **M** = verde, para los espacios de máquinas; **C** = amarillo, para los espacios de carga. El número de identificación del dispositivo de cierre podrá figurar debajo del signo.
1.17		Telemando de las válvulas de mariposa contraincendios	El color del interior del círculo y una letra situada a la derecha del signo indicarán lo siguiente: **A** = azul, para los espacios de alojamiento y servicio; **M** = verde, para los espacios de máquinas; **C** = amarillo, para los espacios de carga. Podrá indicarse el número de identificación de la válvula.

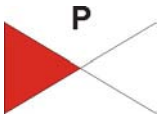
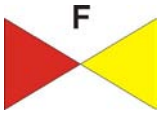
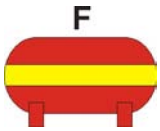
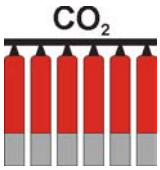
Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
1.18		Telemando de los dispositivos de cierre de las aberturas de ventilación	El color del interior del círculo y una letra situada a la derecha del signo indicarán lo siguiente: **A** = azul, para los espacios de alojamiento y servicio; **M** = verde, para los espacios de máquinas; **C** = amarillo, para los espacios de carga. Podrá indicarse el número de identificación de los dispositivos de cierre.

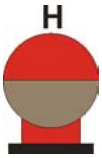
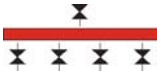
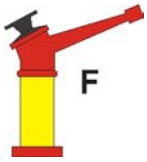
Signos gráficos de los dispositivos de protección contra incendios

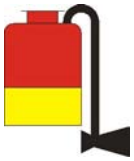
Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.1		Plano de los dispositivos de protección contra incendios o de la protección estructural contra incendios	
2.2		Telemando de las bombas contraincendios	
2.3		Bombas contraincendios	El tipo, el caudal de agua suministrado por unidad de tiempo y la presión de la carga hidrostática habrán de indicarse a la derecha del signo o en la leyenda.

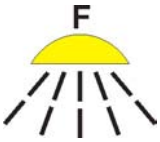
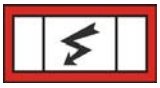
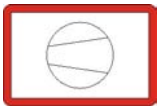
Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.4		Telemando de la bomba contraincendios de emergencia o de la bomba contraincendios alimentada por la fuente de energía eléctrica de emergencia	
2.5		Bomba contraincendios de emergencia	El tipo, el caudal de agua suministrado por unidad de tiempo y la presión de la carga hidrostática habrán de indicarse a la derecha del signo o en la leyenda.
2.6		Telemando del dispositivo de cierre de las bombas de combustible	
2.7		Telemando del dispositivo de cierre de las bombas de aceite lubricante	
2.8		Telemando de las bombas de sentina	
2.9		Telemando de la bomba de sentina de emergencia	

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.10		Telemando de las válvulas de combustible	
2.11		Telemando de las válvulas de aceite lubricante	
2.12		Telemando de las válvulas de las bombas contraincendios	
2.13		Estación de emisión teleaccionada	Debajo del signo se indicará el espacio que se protege. Los agentes extintores se codificarán por colores en la parte inferior del signo y se indicarán con una letra a su derecha como sigue: gris – **CO_2** para el anhídrido carbónico o **N** para el nitrógeno; marrón – **H** para otros gases que no sean CO_2 ni N (se indicará el tipo de gas); blanco – **P** para el polvo y verde – **W** para el agua.
2.14		Conexión internacional a tierra	
2.15		Boca contraincendios	
2.16		Válvula de sección del colector contraincendios	Se indicará el número de referencia de la válvula a la derecha del signo.

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.17		Válvula de sección del sistema de rociadores	Se indicará el número de referencia de la válvula a la derecha del signo. Este signo también podrá emplearse para los sistemas equivalentes que utilicen agua como medio extintor. Las válvulas de los sistemas de rociadores automáticos del tipo de tuberías vacías se indicarán en la leyenda.
2.18		Válvula de sección del sistema de polvo	Se indicará el número de referencia de la válvula a la derecha del signo.
2.19		Válvula de sección del sistema de espuma	Se indicará el número de referencia de la válvula a la derecha del signo.
2.20		Instalación fija de extinción de incendios	Los agentes extintores se codificarán por colores en la parte central del signo y se indicarán con una letra en su parte superior como sigue: gris – **CO_2** para el anhídrido carbónico o **N** para el nitrógeno; amarillo - **F** para la espuma; marrón – **H** para otros gases que no sean CO_2 ni N (se indicará el tipo de gas); blanco – **P** para el polvo y verde – **W** para el agua.
2.21		Batería fija de extinción de incendios	Los agentes extintores se codificarán por colores en la parte inferior del signo y se indicarán con una letra en su parte superior como sigue: gris – **CO_2** para el anhídrido carbónico o **N** para el nitrógeno; amarillo - **F** para la espuma; marrón – **H** para otros gases que no sean CO_2 ni N (se indicará el tipo de gas); blanco – **P** para el polvo y verde – **W** para el agua.

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.22		Botella fija de extinción de incendios, situada en una zona protegida	Los agentes extintores se codificarán por colores en la parte inferior del signo y se indicarán con una letra en su parte superior como sigue: gris – **CO_2** para el anhídrido carbónico o **N** para el nitrógeno; amarillo - **F** para la espuma; marrón – **H** para otros gases que no sean CO_2 ni N (se indicará el tipo de gas); blanco – **P** para el polvo y verde – **W** para el agua.
2.23		Tronco de alimentación de espuma de alta expansión (toma de salida)	Si es necesario, se indicará debajo del signo el espacio que se protege.
2.24		Válvulas del sistema de aspersión	Si es necesario, se indicará debajo del signo el espacio que se protege.
2.25		Instalación de gas inerte	
2.26		Cañón	Los agentes extintores se codificarán por colores en la parte central del signo y se indicarán con una letra en su parte superior como sigue: amarillo – **F** para la espuma; blanco – **P** para el polvo y verde – **W** para el agua.
2.27		Manguera y lanza	Se indicará la longitud de la manguera a la derecha del signo; si se utiliza un solo tipo de manguera, la información podrá figurar en la leyenda. Los agentes extintores se codificarán por colores en la parte inferior del signo y se indicarán con una letra en su parte superior como sigue: amarillo – **F** para la espuma; blanco – **P** para el polvo y verde – **W** para el agua.

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.28		Extintor	Se indicarán el tipo de agente extintor (**CO_2** para el anhídrido carbónico; **F** para la espuma; **H** para otros gases que no sean CO_2 (se indicará el tipo de gas); **P** para el polvo; **W** para el agua) y la capacidad (kg para los gases y el polvo, litros para el agua y la espuma) a la derecha del signo. Los agentes se codificarán por colores en la parte inferior del símbolo como sigue: gris para el anhídrido carbónico, amarillo para la espuma, marrón para gases que no sean CO_2, blanco para el polvo y verde para el agua.
2.29		Extintores con ruedas	Se indicarán el tipo de agente extintor (**CO_2** para el anhídrido carbónico; **F** para la espuma; **H** para otros gases que no sean CO_2 (se indicará el tipo de gas); **P** para el polvo; **W** para el agua) y la capacidad (kg para los gases y el polvo, litros para el agua y la espuma) a la derecha del signo. Los agentes se codificarán colores en la parte inferior del signo, como sigue: gris para el anhídrido carbónico, amarillo para la espuma, marrón para otros gases que no sean CO_2; blanco para el polvo y verde para el agua.
2.30		Lanzaespuma portátil o depósito de respeto pertinente	
2.31		Armario con dispositivos contraincendios	Se indicará el número del armario con dispositivos contraincendios a la derecha del signo. El contenido principal de cada armario se indicará en la leyenda.

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.32		Espacio o grupo de espacios protegidos por un sistema de extinción de incendios	Se indicarán el tipo de agente extintor (**CO_2** para el anhídrido carbónico; **F** para la espuma; **H** para otros gases que no sean CO_2 (se indicará el tipo de gas); **P** para el polvo; **W** para el agua y **S** para los sistemas de rociadores o por agua a alta presión) y la capacidad (kg para los gases y el polvo, litros para el agua y la espuma) en la parte superior del signo. Se añadirá el sufijo "L" para los sistemas fijos de lucha contra incendios de aplicación local. Los agentes se codificarán por colores en el signo como sigue: gris para el anhídrido carbónico, amarillo para la espuma, marrón para otros gases que no sean CO_2, blanco para el polvo, verde para el agua y naranja para los sistemas de rociadores o por agua a alta presión.
2.33		Nebulizador de agua	
2.34		Fuente de energía eléctrica de emergencia (generador)	
2.35		Fuente de energía eléctrica de emergencia (batería)	
2.36		Cuadro de distribución de emergencia	
2.37		Compresor de aire para los aparatos respiratorios	

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
2.38		Cuadro de mandos del sistema de detección de incendios y de alarma contraincendios	
2.39		Botón/pulsador de la alarma general contraincendios	
2.40		Avisador de accionamiento manual	El empleo de este signo es opcional y queda a discreción de las autoridades competentes.
2.41		Espacio o grupo de espacios protegidos con detectores de humo	Se identificará el espacio o espacios.
2.42		Espacio o grupo de espacios protegidos con detectores de calor	Se identificará el espacio o espacios.
2.43		Espacio o grupo de espacios protegidos con detectores de llamas	Se identificará el espacio o espacios.
2.44		Espacio protegido con detectores de gas	

Signos gráficos de los medios de evacuación y dispositivos conexos

Nº	Signo gráfico	Referencia	Observaciones sobre el empleo del signo
3.1		Vía de evacuación principal	
3.2		Vía de evacuación secundaria	
3.3		Aparato respiratorio para evacuaciones de emergencia (AREE)	Se indicará a la derecha del signo el número de aparatos AREE estibados.

***

ANEXO 15

PROYECTO DE ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN

1 En el párrafo 1 de la sección A-I/2 se suprime la expresión "en 1995" del epígrafe del título.

2 En el párrafo 2 de la sección A-I/2 se suprime la expresión "en 1995" del epígrafe del refrendo.

3 En el párrafo 3 de la sección A-I/2 se suprime la expresión "en 1995" del epígrafe del refrendo.

***

ANEXO 16

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO III DEL CONVENIO SOLAS

CAPÍTULO III

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Regla 19 - Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia

1 El texto actual del párrafo 3.3.3 se sustituye por el siguiente:

"3.3.3 Salvo lo dispuesto en los párrafos 3.3.4 y 3.3.5, cada uno de los botes salvavidas será puesto a flote y maniobrado en el agua por la tripulación asignada para su manejo, al menos una vez cada tres meses durante un ejercicio de abandono del buque."

Regla 20 - Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección

2 En la segunda frase del párrafo 1 las palabras "los párrafos 3 y 6.2" se sustituyen por "los párrafos 3.2 y 6.2".

3 El texto actual del párrafo 3 se sustituye por el siguiente:

"3 Mantenimiento

3.1 El mantenimiento, prueba e inspecciones de los dispositivos de salvamento se llevarán a cabo basándose en las directrices elaboradas por la Organización* y de forma tal que se tome debidamente en consideración el garantizar la fiabilidad de tales dispositivos.

3.2 Se proveerán instrucciones que cumplan lo prescrito en la regla 36 para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento y las operaciones del mantenimiento se realizarán de acuerdo con ellas.

3.3 La Administración podrá aceptar en cumplimiento de las prescripciones del párrafo 3.2, un programa planificado de mantenimiento a bordo que incluya lo prescrito en la regla 36."

4 El texto actual del párrafo 6 se sustituye por el siguiente:

"6 Inspección semanal

Cada semana se efectuarán las pruebas e inspecciones siguientes y el informe correspondiente a la inspección se incluirá en el diario de navegación:

.1 todas las embarcaciones de supervivencia y todos los botes de rescate y dispositivos de puesta a flote serán objeto de una inspección ocular que incluirá,

---

* Véanse las Directrices sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga (MSC/Circ.1093).

sin que esta enumeración sea exhaustiva, el estado de los ganchos, su sujeción a los botes salvavidas y que el mecanismo de suelta con carga está debida y completamente ajustado;

.2 se harán funcionar todos los motores de los botes salvavidas y de los botes de rescate durante un periodo total de al menos tres minutos, a condición de que la temperatura ambiente sea superior a la temperatura mínima necesaria para poner en marcha el motor. Durante dicho periodo se comprobará que la caja y el tren de engranajes embragan de forma satisfactoria. Si las características especiales del motor fueraborda instalado en un bote de rescate no le permiten funcionar durante un periodo de tres minutos a menos que tenga la hélice sumergida, se le hará funcionar durante el periodo que prescriba el manual del fabricante. En casos especiales, la Administración podrá eximir de esta prescripción a los buques construidos antes del 1 de julio de 1986;

.3 los botes salvavidas, excepto los botes salvavidas de caída libre, de los buques de carga se moverán de su posición de estiba, nadie a bordo, hasta donde sea necesario para demostrar el funcionamiento satisfactorio de los dispositivos de puesta a flote, siempre que el tiempo y las condiciones del mar lo permitan; y

.4 se ensayará el sistema de alarma general de emergencia."

5 En el párrafo 7 el texto actual pasa a ser el párrafo 7.2 y se añade el nuevo párrafo 7.1 siguiente:

"7.1 Todos los botes salvavidas, excepto los botes salvavidas de caída libre, se sacarán de su posición de estiba, sin nadie a bordo."

6 El texto actual del párrafo 11 se sustituye por el siguiente:

"11 Servicio periódico de los dispositivos de puesta a flote y de los mecanismos de suelta con carga

11.1.1 Los dispositivos de puesta a flote:

.1 serán objeto de mantenimiento de conformidad con las instrucciones sobre el mantenimiento a bordo, según lo prescrito en la regla 36;

.2 se someterán a un examen minucioso durante los reconocimientos anuales prescritos en las reglas I/7 o I/8, según corresponda; y

.3 al término del examen que se especifica en .2, el freno del chigre se someterá a una prueba dinámica a la máxima velocidad de arriado. La carga que se aplique será igual a la masa del bote salvavidas sin nadie a bordo, excepto a intervalos que no superen los cinco años cuando la prueba se realizará con una carga de prueba equivalente a 1,1 veces la carga máxima de trabajo del chigre.

11.1.2 Los mecanismos de suelta con carga de los botes salvavidas:

.1 serán objeto de mantenimiento de conformidad con las instrucciones de mantenimiento a bordo según lo prescrito en la regla 36;

.2 se someterán a un examen minucioso y a una prueba operacional durante las inspecciones anuales prescritas en las reglas I/7 y I/8, por personal debidamente capacitado y familiarizado con el sistema; y

.3 se someterán a una prueba de funcionamiento con una carga equivalente a 1,1 veces la masa total del bote salvavidas con su asignación completa de personas y equipo cada vez que se examine el mecanismo de suelta. El examen y la prueba se llevarán a cabo como mínimo una vez cada cinco años.*"

Regla 32 - Dispositivos individuales de salvamento

7 El texto existente del párrafo 3 se sustituye por el siguiente:

"**3 Trajes de inmersión**

3.1 El presente párrafo es aplicable a todos los buques de carga. No obstante, con respecto a los buques de carga construidos antes deL [fecha de entrada en vigor de las enmiendas] se cumplirá lo prescrito en los párrafos 3.2 a 3.5 a más tardar al efectuarse el primer reconocimiento del equipo de seguridad el [fecha de entrada en vigor de las enmiendas] o posteriormente.

3.2 Se proveerá un traje de inmersión que cumpla las prescripciones de la sección 2.3 del Código a cada persona a bordo del buque. No obstante, en el caso de los buques que no sean graneleros, según la definición de la regla IX/1, no será necesario llevar tales trajes de inmersión cuando el buque esté destinado continuamente a efectuar viajes en zonas de clima cálido** en las que, a juicio de la Administración, no sean necesarios los trajes de inmersión.

3.3 Si un buque tiene puestos de guardia o de operaciones que están situados en un lugar alejado de donde normalmente se estiban los trajes de inmersión, en dichos lugares se proveerán trajes de inmersión adicionales para el número de personas que habitualmente están de guardia o trabajan allí en cualquier momento dado.

3.4 Los trajes de inmersión estarán ubicados de modo que sean fácilmente accesibles, y su ubicación se indicará claramente.

---

* Véase la Recomendación sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.689(17). Para los dispositivos de salvamento instalados a bordo el 1 de julio de 1999 o posteriormente, véase la Recomendación sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución MSC.81(70).

** Véanse las Directrices para evaluar la protección térmica (MSC/Circ.1046).

3.5 Los trajes de inmersión prescritos en la presente regla podrán utilizarse para cumplir lo prescrito en la regla 7.3."

APÉNDICE

CERTIFICADOS

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)

8 En la sección 2, se suprime el apartado 9, y los apartados 10, 10.1 y 10.2 pasan a ser los apartados 9, 9.1 y 9.2 respectivamente.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

9 En la sección 2, se suprime el apartado 9, y los apartados 10, 10.1 y 10.2 pasan a ser los apartados 9, 9.1 y 9.2 respectivamente.

***

ANEXO 17

PROYECTO DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO SOLAS

APÉNDICE

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)

1 En la sección 2, se suprime el apartado 9, y los apartados 10, 10.1 y 10.2 pasan a ser los apartados 9, 9.1 y 9.2 respectivamente.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

2 En la sección 2, se suprime el apartado 9, y los apartados 10, 10.1 y 10.2 pasan a ser los apartados 9, 9.1 y 9.2 respectivamente.

***

ANEXO 18

RESOLUCIÓN MSC.150(77)
(adoptada el 2 de junio de 2003)

RECOMENDACIÓN RELATIVA A LAS HOJAS INFORMATIVAS SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES PARA LAS CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y EL FUELOIL PARA USOS MARINOS

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 76º periodo de sesiones, aprobó la Recomendación para la utilización de un formato normalizado para la notificación de la información sobre la carga prescrita en el capítulo 16 del código CIQ,

TENIENDO EN CUENTA que en la actualidad no hay prescripciones obligatorias relativas a la notificación de información sobre la seguridad e higiene de los trabajadores durante el transporte del tipo de cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y del fueloil para usos marinos,

RECONOCIENDO la importancia de facilitar a la gente de mar información clara, concisa y precisa sobre los efectos para la salud de las sustancias tóxicas transportadas a bordo de los buques tanque,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 8º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para uso en el sector marítimo adecuadas para satisfacer las necesidades particulares de dicho sector, que contengan la información sobre la seguridad, manipulación y aspectos ambientales que se ha de suministrar al buque antes de embarcar cargas que figuren en el Anexo I del Convenio MARPOL y fueloil para usos marinos, tal como se indica en el anexo 1 de la presente resolución;

2. ADOPTA TAMBIÉN las Directrices para la ultimación de las MSDS en cuanto al tipo de carga que figura en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil marino, que se incluyen en el anexo 2 de la presente resolución;

3. INSTA a los Gobiernos a que se aseguren de que se suministren y se lleven a bordo las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para las cargas que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil marino a partir del 2 de junio de 2003.

ANEXO 1

HOJA INFORMATIVA SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MATERIALES (MSDS) PARA SU USO EN EL SECTOR MARÍTIMO, ADECUADA PARA SATISFACER LAS NECESIDADES ESPECÍFICAS DEL SECTOR, CON INFORMACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD, LA MANIPULACIÓN Y LOS ASPECTOS AMBIENTALES, QUE SE DEBE ENTREGAR AL BUQUE ANTES DE EFECTUAR LA CARGA TANTO DE LAS SUSTANCIAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL MARPOL COMO DEL FUELOIL PARA USOS MARINOS

1	**Identificación de la sustancia o de la mezcla y del proveedor**	• Nombre de la categoría –véanse al respecto las directrices de apoyo para cada tipo de categoría del Anexo I • Nombre de las sustancias • Nombre comercial de las sustancias • Descripción del conocimiento de embarque • Otros medios de identificación • Pormenores sobre el proveedor (incluido el nombre, la dirección, el número telefónico, etc.) • Número telefónico de urgencia
2	**Identificación de los riesgos**	• Clasificación GHS de la sustancia/mezcla e información regional • Otros riesgos que no se clasifican (por ejemplo, riesgo de explosión de polvo) o que no están comprendidos en el GHS
3	**Composición/información sobre los ingredientes***	• Nombre común, sinónimos etc. • Impurezas y aditivos estabilizadores, ellos mismos clasificados, y que contribuyen a la clasificación de la sustancia • Identidad química y concentración o gamas de concentración de todos los ingredientes que son peligrosos con arreglo a los criterios del GHS* • Véanse las directrices de apoyo para cada tipo de categoría del Anexo I
4	**Medidas de primeros auxilios**	• Descripción de las medidas necesarias, según los diferentes tipos de exposición, por ejemplo, inhalación, contacto cutáneo y ocular e ingestión • Síntomas y efectos más importantes, agudos y persistentes • Indicación de la atención médica inmediata y si corresponde tratamiento especial necesario

* **Nota**: Con respecto a la información sobre los ingredientes, las normas de la autoridad competente en relación con el CBI tienen prioridad sobre las normas de identificación del producto.

5	**Medidas de lucha contra incendios**	• Método de extinción adecuado • Equipo de protección y precauciones especiales para los bomberos
6	**Medidas contra las descargas accidentales**	• Precauciones personales, equipo de protección y procedimientos de emergencia • Precauciones ambientales • Métodos y materiales para la contención y limpieza
7	**Manipulación y almacenamiento**	• Precauciones para la manipulación sin riesgos. • Condiciones para el almacenamiento seguro, incluidas cualesquiera incompatibilidades
8	**Protección personal y controles del grado de exposición**.	• Parámetros de control, por ejemplo valores límite de exposición durante la actividad laboral • Precauciones técnicas adecuadas • Medidas de protección individuales, tales como equipo de protección personal
9	**Propiedades físicas, químicas [y] operacionales reales**	• Véanse al respecto las directrices de apoyo para cada tipo de categoría del Anexo I
10	**Estabilidad y reactividad**	• Estabilidad química. • Posibilidad de reacciones peligrosas. • Condiciones que deben evitarse (e.g. descarga estática)
11	**Información toxicológica**	• Descripción concisa pero completa y clara de los múltiples efectos toxicológicos para la salud y datos disponibles utilizados para identificar tales efectos, incluidos: • información sobre los tipos de exposición probables (inhalación, ingestión, contacto cutáneo y ocular) • Síntomas relativos a las características físicas, químicas y toxicológicas • Efectos inmediatos y diferidos, así como efectos crónicos debido a la exposición a corto y a largo plazo • Medidas numéricas de la toxicidad (tales como estimaciones de la toxicidad aguda)
12	**Información ecológica**	• Ecotoxicidad (acuática y terrestre, según sea el caso) • Persistencia y degradabilidad • Potencial bioacumulativo • Movilidad en el terreno • Otros efectos adversos
13	**Examen de la eliminación de los desechos**	• Descripción de los desechos y residuos e información sobre su manipulación sin riesgos y los métodos para su eliminación, con arreglo a las prescripciones del MARPOL

14	**Información sobre el transporte**	• Número ONU • Nombre de expedición correcto de la ONU • Clase de riesgo del transporte • Precauciones especiales que el transportista debe conocer o con las cuales debe cumplir en relación con el transporte (por ejemplo, temperaturas de calentamiento y de transporte)
15	**Información reglamentaria**	• Reglamentaciones de seguridad, sanitarias y ambientales específicas del producto/sustancia en cuestión
16	**Otra información, incluida la relativa a la preparación y revisión de la MSDS**	• Nº de la versión • Fecha de expedición • Fuente de expedición

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA LA ULTIMACIÓN DE LAS MSDS EN CUANTO AL TIPO DE CARGAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO I DEL MARPOL Y AL FUELOIL PARA USOS MARINOS

1 CATEGORÍAS DE LÍQUIDOS

En las siguientes categorías se incluyen todas las sustancias regidas por el Anexo I del MARPOL 73/78 y se agrupan productos específicos para fines de identificación general con objeto de definir los parámetros técnicos y ambientales que se requieren para las MSDS.

.1 crudos de petróleo;

.2 fueloil y fueloil residual, incluidos el fueloil que se transporta como combustible (norma ISO 8217, cuadro 2);

.3 destilados en estado bruto; aceites hidraúlicos y aceites lubricantes;

.4 gasoil, incluido el que se transporta como combustible (norma ISO 8217, cuadro 1);

.5 kerosenos;

.6 naftas y condensados;

.7 bases para gasolinas;

.8 gasolinas y alcoholes; y

.9 soluciones asfálticas.

2 ESBOZO DE LAS PROPIEDADES TÉCNICAS, FÍSICAS Y AMBIENTALES

2.1 Se deberá informar de las siguientes propiedades con respecto a todos los líquidos que se clasifican en las categorías del párrafo 1:

.1 Propiedades técnicas:

densidad a 15ºC - kg/m^3;
contenido de azufre, expresado como porcentaje de la masa;
contenido de benceno - mg/kg;
contenido de sulfuro de hidrógeno - mg/kg;
presión del vapor saturado a la temperatura de transporte recomendada - kPa; y

.2 Propiedades ambientales:

porcentaje de la destilación recuperada a 200ºC, 340ºC y 370ºC.

2.2 Además de los parámetros prescritos en los párrafos 2.1.1 y 2.1.2 *supra*, se deberá informar de las siguientes propiedades para las categorías de líquidos:

.1 Petróleo crudo:

viscosidad cinemática a 20ºC y 50ºC - mm^2/s;
temperatura de fluidez - ºC;
temperatura de enturbiamiento - ºC;
presión de vapor Reid - kPa;
contenido de asfalteno - % wt.

.2 Fueloil residuales y fueloil, incluidos los fueloil transportados como combustible:

parámetros estipulados en el cuadro 2 de la norma ISO 8217;
determinación de los diferentes aditivos y su porcentaje en el líquido transportado;
contenido de asfalteno - % wt.

.3 Destilados semielaborados, aceites hidráulicos y aceites lubricantes:

viscosidad cinemática a 20ºC y 40ºC - mm^2/s;
temperatura de inflamación (PMCC) - ºC;
temperatura de fluidez - ºC;
temperatura de enturbamiento - Cº;
presión de vapor Reid – kPa;
determinación de los diferentes aditivos y su porcentaje en el líquido transportado;
contenido de asfalteno - % wt.

.4 Gasoil, incluido el gasoil que se transporta como combustible:

parámetros estipulados en el cuadro 1 de la norma ISO 8217;
identificación de los diferentes aditivos y su porcentaje en el líquido transportado;
contenido de asfalteno - % wt.

.5 Kerosenos:

acidez total - mgKOH/g;
contenido aromático - % del volumen;
temperatura de inflamación - ºC;
identificación de los diferentes aditivos y su porcentaje en el líquido transportado.

.6 Naftas y condensados:

acidez total - mgKOH/g;
contenido aromático - % del volumen;
temperatura de inflamación - ºC;
presión de vapor Reid - kPa.

.7 Base para gasolinas:

contenido aromático - % del volumen;
presión de vapor Reid - kPa;
temperatura de inflamación - ºC.

.8 Gasolinas y alcoholes:

acidez total - mgKOH/g;
contenido aromático - % del volumen;
presión de vapor Reid - kPa;
identificación de los diferentes aditivos y su porcentaje en el líquido transportado; y

.9 Soluciones asfálticas:

contenido aromático - % del volumen;
temperatura de inflamación (prueba en vaso cerrado Pensky-Martens) - ºC;
contenido de asfalteno - % en peso;
identificación de los diferentes aditivos y su porcentaje en el líquido transportado;
temperatura de fluidez - ºC.

_____

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
77º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 77/26/Add.2
16 junio 2003
Original: INGLÉS

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 77º PERIODO DE SESIONES

Se adjuntan los anexos 19 a 27 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 77º periodo de sesiones (MSC 77/26).

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 19 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

ANEXO 20 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - IDEA, PRINCIPIOS Y OBJETIVO SDE LA ORGANIZACIÓN CON RESPECTO AL FACTOR HUMANO

ANEXO 21 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA - HACIA UNA MAYOR ACEPTACIÓN DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

ANEXO 22 PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 23 ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS

ANEXO 24 PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ

ANEXO 25 DECLARACIONES SOBRE EL SÍNDROME RESPIRATORIO AGUDO SEVERO (SRAS)

ANEXO 26 DECLARACIONES SOBRE EL CASO DE LA M/N **WELL PESCADORES**

ANEXO 27 DECLARACIONES SOBRE LAS VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS DE INDONESIA

(Para los anexos 1 a 18, véase el documento MSC 77/26/Add.1)

***

ANEXO 19

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y Directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que:

a) la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988 adoptó el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, que introducen, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966;

b) mediante la resolución MEPC.39(29) se han adoptado enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78); y que

c) mediante las resoluciones que se citan a continuación se han adoptado enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud de los siguientes instrumentos:

   i) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) mediante las resoluciones MEPC.40(29) y MSC.16(58);

   ii) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) mediante la resolución MSC.17(58); y

   iii) el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ) mediante las resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58),

RECORDANDO ADEMÁS que mediante la resolución A.746(18) adoptó las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, con objeto de asistir a los gobiernos a implantar las prescripciones de los instrumentos mencionados,

RECONOCIENDO la necesidad de que las antedichas Directrices para efectuar reconocimientos se revisen a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI citados anteriormente que entraron en vigor o se aplicaron tras la aprobación de la resolución A.746(18),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 77° periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su [49°] periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, que constituyen el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos que realicen los reconocimientos prescritos en los instrumentos pertinentes de la OMI a que sigan las disposiciones de las Directrices revisadas adjuntas;

3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos sometidas a examen y las enmienden según sea necesario;

4. REVOCA la resolución A.746(18).

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

ÍNDICE

GENERALIDADES

1 INTRODUCCIÓN

2 TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

3 APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES

4 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO

(I) 4.1 Reconocimientos iniciales
(A) 4.2 Reconocimientos anuales
(In) 4.3 Reconocimientos intermedios
(P) 4.4 Reconocimientos periódicos
(R) 4.5 Reconocimientos de renovación
(V) 4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva del buque de los buques de carga
(Ad) 4.7 Reconocimientos adicionales
4.8 Conclusión de los reconocimientos

5 AMPLIACIÓN DE PLAZOS Y CONDICIONES

5.1 Definición de la expresión *correspondientes componentes*
5.2 Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior
5.3 Ampliación del periodo que medie entre las inspecciones del exterior de la obra viva del buque
5.4 Definición de la expresión *viaje corto*
5.5 Validez de los certificados en *circunstancias especiales*
5.6 Revalidación de los certificados
5.7 Significado de la expresión *cualquier periodo de cinco años*
5.8 Reconocimientos necesarios cuando se abandera el buque en otro Estado

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 1974, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

(E) 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

(EI) 1.1 Reconocimientos iniciales

(EA) 1.2 Reconocimientos anuales
(EP) 1.3 Reconocimientos periódicos
(ER) 1.4 Reconocimientos de renovación

(C) 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

(CI) 2.1 Reconocimientos iniciales
(CA) 2.2 Reconocimientos anuales
(CIn) 2.3 Reconocimientos intermedios
(CR) 2.4 Reconocimientos de renovación

(V) 3 DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE DE LOS BUQUES DE CARGA

(R) 4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

(RI) 4.1 Reconocimientos iniciales
(RP) 4.2 Reconocimientos periódicos
(RR) 4.3 Reconocimientos de renovación

(Pa) 5 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

(PaI) 5.1 Reconocimientos iniciales
(PaR) 5.2 Reconocimientos de renovación

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

(F) 1 DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO

(FI) 1.1 Reconocimientos iniciales
(FA) 1.2 Reconocimientos anuales
(FR) 1.3 Reconocimientos de renovación

ANEXO 3

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78

(H) 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

(HI) 1.1 Reconocimientos iniciales
HA) 1.2 Reconocimientos anuales
(HIn) 1.3 Reconocimientos intermedios
(HR) 1.4 Reconocimientos de renovación

(N) 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL

(NI) 2.1 Reconocimientos iniciales
(NA) 2.2 Reconocimientos anuales
(NIn) 2.3 Reconocimientos intermedios
(NR) 2.4 Reconocimientos de renovación

ANEXO 4

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DE LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

(Q) 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL Y EN EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL

(QI) 1.1 Reconocimientos iniciales
(QA) 1.2 Reconocimientos anuales
(QIn) 1.3 Reconocimientos intermedios
(QR) 1.4 Reconocimientos de renovación

(G) 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL

(GI) 2.1 Reconocimientos iniciales
(GA) 2.2 Reconocimientos anuales
GIn) 2.3 Reconocimientos intermedios
(GR) 2.4 Reconocimientos de renovación

APÉNDICE

SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN - DIAGRAMA

GENERALIDADES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las presentes Directrices sustituyen a las adoptadas mediante la resolución A.746(18) y tienen en cuenta el sistema armonizado de reconocimientos y certificación con respecto a los siguientes instrumentos:

.1 Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), modificado por su Protocolo de 1988 y enmendado por las resoluciones MSC.92(72) y MSC.100(73) (SOLAS 74/88/00);

.2 Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966), modificado y enmendado por su Protocolo de 1988 (Convenio de Líneas de Carga 66/88);

.3 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78), en su forma enmendada por la resolución MEPC.39(29) (MARPOL 73/78/90);

.4 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), enmendado por las resoluciones MEPC.40(29), MSC.16(58), MSC.28(61), MSC.50(66), MSC.58(67) y MSC.102(73) (Código CIQ 83/90/00);

.5 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), enmendado por las resoluciones MSC.17(58), MSC.30(61), MSC.59(67) y MSC.103(73) (Código CIG 83/90/00); y

.6 Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), enmendado por las resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58) (Código CGrQ 85/90).

1.2 Las presentes Directrices contienen enmiendas a los instrumentos de carácter obligatorio hasta el año 2000:

.1 directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo (anexo 1);

.2 directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio de Líneas de Carga 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo (anexo 2);

.3 directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL 73/78 (anexo 3); y

.4 directrices para efectuar reconocimientos en virtud de los códigos de obligado cumplimiento (anexo 4).

1.3 El sistema armonizado, del cual se ofrece un diagrama en el apéndice, prevé:

.1 un intervalo uniforme de un año entre los reconocimientos, basado, según proceda, en los reconocimientos iniciales, anuales, intermedios, periódicos y de renovación;

.2 un plan que ofrece la flexibilidad necesaria para efectuar cada reconocimiento y que prevé:

- que el reconocimiento de renovación podrá ultimarse dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente sin que ello afecte a su periodo de validez;

- un "intervalo de gestión" de seis meses, o sea, desde tres meses antes a tres meses después de la fecha de vencimiento anual del certificado, para los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos;

.3 un periodo máximo de validez de cinco años para todos los certificados de los buques de carga;

.4 un periodo máximo de validez de 12 meses para el Certificado de seguridad para buque de pasaje;

.5 un sistema para la prórroga de los certificados por un periodo de tres meses que permita al buque completar su viaje, o de un mes en el caso de buques dedicados a viajes cortos;

.6 cuando se haya concedido prórroga, que el periodo de validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera dicha prórroga;

.7 un sistema flexible para la inspección del exterior de la obra viva del buque con las condiciones siguientes:

- serán necesarias como mínimo dos inspecciones de este tipo durante cualquier periodo de cinco años de validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga;

- el intervalo entre dos de estas inspecciones no excederá de 36meses;

.8 un Certificado de seguridad para buque de carga en virtud del Convenio SOLAS 74/88/00, en lugar de los distintos certificados de seguridad de construcción para buque de carga, de seguridad del equipo para buque de carga y de seguridad radioeléctrica para buque de carga;

.9 un sistema flexible en cuanto a la periodicidad y validez de los certificados, siempre que se observen las pautas mínimas de los reconocimientos.

1.4 Al implantar el sistema armonizado se han realizado en el texto de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación del Convenio SOLAS 74/88/00 las principales modificaciones indicadas a continuación:

.1 no se incluyen ya inspecciones fuera de programa y los reconocimientos anuales son obligatorios para los buques de carga;

.2 los intervalos entre los reconocimientos periódicos del equipo indicado en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga serán, alternativamente, de dos y tres años en lugar de dos años;

.3 todos los buques tendrán que ser objeto de reconocimientos intermedios a efectos del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;

.4 tendrá que ser objeto de inspección el exterior de la obra viva de todos los buques de carga;

.5 los reconocimientos intermedios respecto del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se efectuarán dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual;

.6 todos los certificados para los buques de carga podrán expedirse por un periodo máximo de validez de cinco años;

.7 se ha previsto un Certificado de seguridad para buque de carga;

.8 se ha reducido de cinco a tres meses la prórroga de la validez del certificado concedida para permitir a un buque completar su viaje, y la prórroga de un mes como periodo de gracia se ha limitado a los buques dedicados a viajes cortos.

1.5 Por lo que se refiere al Convenio de Líneas de Carga 66/88, las principales modificaciones al texto de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación han consistido en introducir disposiciones análogas en cuanto a las prórrogas (véase 1.4.8) y en vincular el periodo de validez del nuevo certificado a la fecha de expiración del certificado anterior (véase 1.3.6).

1.6 Por lo que se refiere al MARPOL 73/78/90, al Código CIQ 83/90/00, al Código CIG 83/90/00 y al Código CGrQ 85/90, las principales modificaciones han consistido en vincular el periodo de validez del nuevo certificado a la fecha de expiración del certificado anterior (véase 1.3.6), efectuar el reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual y en introducir las mismas disposiciones sobre las prórrogas (véase 1.4.8).

2 TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

Los tipos de reconocimientos que se efectúan en el sistema armonizado son los siguientes:

(I) 2.1 *Reconocimiento inicial*: inspección completa, antes de que un buque entre en servicio, de todos los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que dichos componentes se hallan en estado satisfactorio para el servicio a que esté destinado el buque.

(P) 2.2 *Reconocimiento periódico*: inspección de los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

(R) 2.3 *Reconocimiento de renovación*: equivale a un reconocimiento periódico, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado.

(In) 2.4 *Reconocimiento intermedio*: inspección de determinados componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

(A) 2.5 *Reconocimiento anual*: inspección general de los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque.

(V) 2.6 *Inspección del exterior de la obra viva del buque*: examen de la parte sumergida del buque y de los correspondientes componentes, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

(Ad) 2.7 *Reconocimiento adicional*: inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

2.8 Lista de los tipos de reconocimientos previstos en convenios y códigos

(I) 2.8.1 *Reconocimientos iniciales*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 7 a) i)
regla 8 a) i)
regla 9 a) i)
regla 10 a) i)
Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 14 1) a)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) a)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) a)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.1
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.1
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.1

(P) 2.8.2 *Reconocimientos periódicos*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 8 a) iii)
regla 9 a) iii)

(R) 2.8.3 *Reconocimientos de renovación*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 7 a) ii)
regla 8 a) ii)
regla 9 a) ii)
regla 10 a) ii)

Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 14 1) b)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) b)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) b)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.2
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.2
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.2

(In) 2.8.4 *Reconocimientos intermedios*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 10 a) iii)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) c)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) c)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.3
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.3
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.3

(A) 2.8.5 *Reconocimientos anuales*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 8 a) iv)
regla 10 a) iv)
Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 14 1) c)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) d)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) d)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.4
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.4
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.4

(V) 2.8.6 *Inspección del exterior de la obra viva del buque*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 10 a) v)

(Ad) 2.8.7 *Reconocimientos adicionales*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 7 a) iii)
regla 8 a) v)
regla 9 a) iv)
regla 10 a) vi)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) e)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) e)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.5
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.5
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.5

3 APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES

3.1 Las Directrices dan una pauta general a las Administraciones para establecer los métodos con arreglo a los cuales habrá que efectuar los reconocimientos. No obstante, se reconoce que las disposiciones de las presentes Directrices no son necesariamente aplicables a todos los buques de distinto tipo y tamaño.

3.2 Aun cuando el propósito es que las Directrices abarquen los instrumentos enumerados en 1.1, éstas deben aplicarse, según proceda, a las plataformas de perforación y otras plataformas a que se hace referencia en la regla 21 del Anexo I del MARPOL 73/78/90.

3.3 En la sección 4 se ofrece una descripción de los distintos tipos de reconocimientos a los que siguen, como se indica en el índice, unas prescripciones detalladas de los distintos reconocimientos previstos para cada uno de los certificados.

3.4 Cuando procede, las prescripciones detalladas sobre los distintos reconocimientos contienen una sección aplicable a todos los buques de carga seguida de otra sección aplicable únicamente a los petroleros.

3.5 Si bien, cuando ha sido posible, se han incluido las referencias pertinentes de convenios y códigos, conviene observar que, en general, no se ha podido indicar cuándo hay prescripciones distintas según el año de construcción del buque. Por consiguiente, habrá que tener gran cuidado al aplicar determinadas prescripciones, especialmente cuando haya habido enmiendas que sólo sean aplicables a los buques construidos después de una fecha concreta.

3.6 Aunque forma parte de las prescripciones relativas al Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, se ha incluido por separado una sección sobre la inspección del exterior de la obra viva del buque.

3.7 La regla I/12 v) del Convenio SOLAS 74/88 dispone que se podrá expedir un Certificado de seguridad para buque de carga en lugar del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. En consecuencia, los reconocimientos necesarios para la expedición y renovación del Certificado de seguridad para buque de carga deben efectuarse de conformidad con lo dispuesto respecto de los certificados a los que reemplaza y, de modo análogo, los reconocimientos anual e intermedio deben ser los mismos que los prescritos respecto de los certificados reemplazados y las secciones pertinentes del Certificado de seguridad para buque de carga deben ser refrendadas según proceda.

3.8 A la izquierda de cada componentes que debe ser objeto de reconocimiento se han puesto dos grupos de letras entre paréntesis, el primero indica el certificado a que hace referencia el reconocimiento, a saber:

(E) Certificado de seguridad del *equipo* para buque de carga;

(C) Certificado de seguridad de *construcción* para buque de carga;

(R) Certificado de seguridad *radioeléctrica* para buque de carga;

(F) Certificado internacional de *francobordo*;

(H) Certificado internacional de prevención de la *contaminación por hidrocarburos*;

(N) Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de *sustancias nocivas líquidas* a granel;

(Q) Certificado internacional de aptitud para el transporte de *productos químicos* peligrosos a granel o Certificado de aptitud para el transporte de *productos químicos* peligrosos a granel;

(G) Certificado internacional de aptitud para el transporte de *gases* licuados a granel;

(Pa) Certificado de seguridad para buque de *pasaje*;

y el segundo, el tipo de reconocimiento, a saber:

(I) reconocimiento *inicial*;

(A) reconocimiento *anual*;

(In) reconocimiento *intermedio*;

(P) reconocimiento *periódico*;

(R) reconocimiento de *renovación*;

(V) inspección del exterior de la *obra viva* del buque;

(Ad) reconocimiento *adicional*.

En consecuencia, por ejemplo, "(EI)", "(HIn)" y "(PaR)" indican, respectivamente, el reconocimiento inicial exigido respecto del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el reconocimiento intermedio respecto del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y el reconocimiento de renovación respecto del Certificado de seguridad para buque de pasaje.

3.9 La ampliación de plazos y condiciones se aborda en la sección 5.

4 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO

(I) 4.1 Reconocimientos iniciales

4.1.1 *Periodicidad*

4.1.1.1 El reconocimiento inicial, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.1), debe efectuarse antes de que el buque entre en servicio y se le expida por primera vez el certificado correspondiente.

4.1.2 *Cuestiones generales*

4.1.2.1 El reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio debe consistir en una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de garantizar que cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

4.1.2.2 El reconocimiento inicial debe consistir en:

.1 un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate;

.2 una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo para verificar que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, según proceda, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación es satisfactoria en todos sus aspectos;

.3 comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

4.1.3 *Examen de planos y proyectos*

4.1.3.1 Toda solicitud de reconocimiento inicial debe ir acompañada de los planos y proyectos a que se hace referencia en las secciones 1, 2, 4 y 5 del anexo 1 y en los anexos 2, 3 y 4, según proceda, junto con:

.1 los pormenores del buque;

.2 las exenciones solicitadas;

.3 cualquier otra condición especial.

(A) **4.2 Reconocimientos anuales**

4.2.1 *Periodicidad*

4.2.1.1 El reconocimiento anual, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.5) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado.

4.2.2 *Cuestiones generales*

4.2.2.1 El reconocimiento anual debe permitir a la Administración comprobar que el estado del buque, sus máquinas y equipo se mantiene de conformidad con las prescripciones pertinentes.

4.2.2.2 En general, la extensión del reconocimiento anual será la siguiente:

.1 debe consistir en un examen del certificado, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo y ciertas pruebas que confirmen que su estado se mantiene adecuadamente;

.2 debe comprender también un examen visual para confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas;

.3 el contenido de cada reconocimiento anual figura en las directrices respectivas. El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo;

.4 si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deben efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

4.2.3 Cuando el reconocimiento anual no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(In) **4.3 Reconocimientos intermedios**

4.3.1 *Periodicidad*

4.3.1.1 El reconocimiento intermedio, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.4) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual del certificado de que se trate y debe sustituir a uno de los reconocimientos anuales.

4.3.2 *Cuestiones generales*

4.3.2.1 El reconocimiento intermedio debe consistir en una inspección minuciosa de los componentes pertinentes relativos al certificado de que se trate a fin de garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.3.2.2 Al especificar los componentes del casco y las máquinas que vayan a ser objeto de examen detallado, se deben tener en cuenta los planes de reconocimientos regulares que puedan aplicar las sociedades de clasificación.

4.3.2.3 Cuando el reconocimiento intermedio no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(P) **4.4 Reconocimientos periódicos**

4.4.1 *Periodicidad*

4.4.1.1 El reconocimiento periódico, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.2) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y debe sustituir a uno de los reconocimientos anuales, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.

4.4.2 *Cuestiones generales*

4.4.2.1 El reconocimiento periódico debe consistir en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.4.2.2 El reconocimiento periódico debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

4.4.2.3 Cuando el reconocimiento periódico no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(R) **4.5 Reconocimientos de renovación**

4.5.1 *Periodicidad*

4.5.1.1 El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.3) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse antes de proceder a la renovación del oportuno certificado.

4.5.2 *Cuestiones generales*

4.5.2.1 El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.5.2.2 El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

(V) **4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva del buque de los buques de carga**

4.6.1 *Periodicidad*

4.6.1.1 Se deben efectuar como mínimo dos inspecciones del exterior de la obra viva del buque durante cualquier periodo de cinco años (véase 5.7), salvo cuando sea aplicable la regla I/14 e) o f) del Convenio SOLAS 74/88. Una de estas inspecciones debe realizarse en la fecha del cuarto reconocimiento anual, o posteriormente, y al mismo tiempo que la renovación del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga. Cuando el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga haya sido prorrogado en virtud de lo dispuesto en la regla I/14 e) o f) de dicho Convenio, podrá ampliarse el periodo de cinco años de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todos los casos el intervalo entre dos de estas inspecciones no debe exceder de 36 meses.

4.6.2 *Cuestiones generales*

4.6.2.1 La inspección del exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes (véase 5.1) debe consistir en un examen que permita garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.6.2.2 Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque deben realizarse normalmente con el buque en dique seco. No obstante, se podrá prever la posibilidad de efectuar inspecciones alternas con el buque a flote. Los buques de 15 o más años de edad que no sean graneleros o petroleros serán objeto de especial consideración antes de permitir que sean sometidos a tales inspecciones a flote. Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque de graneleros y petroleros de 15 o más años de edad deben realizarse con el buque en dique seco. Las inspecciones con el buque a flote sólo se efectuarán cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo apropiado y de personal con la formación adecuada. Respecto de los buques sometidos a un reconocimiento mejorado, deberán aplicarse las disposiciones del párrafo 2.2.2* del anexo A o del B, según corresponda, de la resolución A.744(18), en su forma enmendada.

4.6.3 Cuando la inspección de la obra viva del buque no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(Ad) **4.7 Reconocimientos adicionales**

4.7.1 Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el capitán o el propietario debe remitir a la primera oportunidad un informe a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargada de expedir el certificado pertinente. Cualquiera de ellos, según corresponda, debe iniciar a continuación una investigación con objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado de que se trate. Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

4.8 Conclusión de los reconocimientos

4.8.1 Si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, el funcionario de la Administración, el inspector nombrado o la organización reconocida deben atenerse a lo prescrito en las reglas I/6 c) del SOLAS 74/88, 4 3) d) del Anexo I del MARPOL 73/78/90, 10 2) c) del Anexo II del MARPOL 73/78/90, 1.5.1.3 del Código CIQ 83/90, 1.5.1.3 del Código CIG 83/90 ó 1.6.1.3 del Código CGrQ 85/90. Estos instrumentos prescriben que se tomen medidas correctivas inmediatamente y que se notifique a la Administración en su momento. En los casos en que no se hayan tomado dichas medidas correctivas, se retirará el certificado pertinente y se notificará inmediatamente a la Administración. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, también se notificará inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

4.8.2 Aunque el Convenio de Líneas de Carga 66/88 no contiene prescripciones específicas, si el reconocimiento del francobordo revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, el funcionario de la Administración, el inspector nombrado o la organización reconocida deben remitirse a lo indicado en 4.8.1.

---

* 2.2.2 En el caso de los buques de 15 o más años de edad, la inspección del exterior de la obra viva deberá efectuarse con el buque en dique seco. En cuanto a los buques de menos de 15 años, podrán efectuarse con el buque a flote inspecciones alternas de la obra viva que no se realicen conjuntamente con el reconocimiento mejorado durante el reconocimiento periódico. Las inspecciones con el buque a flote sólo se efectuarán cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo apropiado y de personal debidamente calificado.

5 AMPLIACIÓN DE PLAZOS Y CONDICIONES

5.1 Definición de la expresión *correspondientes componentes*

Referencia: SOLAS 74/88, regla I/10 b) v).

Por *correspondientes componentes* se entienden aquellos componentes que sólo pueden inspeccionarse cuando el buque se encuentra en dique seco o cuando se está examinando su obra viva en el agua. En el caso de los petroleros, quimiqueros y gaseros, esto quiere decir que el buque ha de someterse a una preparación especial, por ejemplo, de limpieza y desgasificación, tras lo cual podrá realizarse al mismo tiempo el examen interno de los tanques de carga a que se hace referencia en (CIn) 2.3.2 y (CIn) 2.3.3 del anexo 1.

5.2 Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior

Referencias: SOLAS, regla I/14 c); Líneas de Carga 66/88, artículo 19 3); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 3); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 3); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.3; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.3, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.3.

Cuando se haya expedido un certificado válido para menos de cinco años, está permitido en virtud de las reglas o los artículos mencionados conceder una prórroga de modo que el periodo máximo de validez del certificado sea de cinco años, a condición de que se efectúen los reconocimientos propios de un certificado cuyo periodo de validez sea de cinco años (véase el apéndice). Esto quiere decir que, por ejemplo, si se solicita la ampliación a cinco años de un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga de dos años de validez, habrá que realizar el reconocimiento periódico y los otros dos reconocimientos anuales que se especifican en el Convenio SOLAS 74/88, regla I/8. Asimismo, si lo que se desea es, por ejemplo, ampliar a cinco años un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga de cuatro años de validez, será necesario realizar otro reconocimiento anual, como se especifica en el Convenio SOLAS 74/88, regla I/10. Cuando se haya ampliado el periodo de validez de un certificado, se podrá conceder además otra prórroga en virtud de lo dispuesto en los convenios SOLAS 74/88, reglas 1/14 e) y f); de Líneas de Carga 66/88, artículos 19 5) y 6); MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 8 5) y 6); MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 12 5) y 6); Código CIQ 83/90, reglas 1.5.6.5 y 1.5.6.6; Código CIG 83/90, reglas 1.5.6.5 y 1.5.6.6; y el Código CGrQ 85/90, reglas 1.6.6.5 y 1.6.6.6, en cuyo caso no sería necesario realizar ningún reconocimiento adicional, si bien es evidente que el nuevo certificado expedido tras el reconocimiento de renovación tendría validez a partir de la fecha en que expirase el certificado existente ampliado a cinco años, en virtud de los convenios SOLAS 74/88, regla 1/14 b) ii); de Líneas de Carga 66/88, artículo 19 2) b); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 2) b); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 2) b); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.6.2; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.2.2, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.2.2.

5.3 Ampliación del periodo que medie entre las inspecciones del exterior de la obra viva del buque

Referencia: SOLAS 74/88, regla 1/10 a) v).

Se permite ampliar el periodo de cinco años durante el cual deben efectuarse como mínimo dos inspecciones de la obra viva del buque si el Certificado de seguridad de construcción

para buque de carga es objeto de prórroga en virtud de las reglas I/14 e) y f). No obstante, no se permitirán prórrogas durante el intervalo de 36 meses que medie entre dos de estas inspecciones. Si la primera inspección de la obra viva del buque se realiza entre los 24 y 27 meses, la limitación reglamentaria de 36 meses podrá impedir que se prorrogue el certificado por los periodos previstos en la regla I/14 e) y f).

5.4 Definición de la expresión *viaje corto*

Referencias: SOLAS 74/88, regla I/14 f); Líneas de Carga 66/88, artículo 19 6); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 6), MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 6); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.6; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.6; y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.6.

A los efectos de esas reglas y artículo, por *viaje corto* se entiende aquel en el que ni la distancia desde el puerto en que se inicia el viaje hasta el puerto final de destino, ni el viaje de regreso, exceden de 1 000 millas.

5.5 Validez de los certificados en *circunstancias especiales*

Referencias: SOLAS 74/88, regla I/14 g); Líneas de Cargas 66/88, artículo 19 7); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 7); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 7); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.7; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.7; y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.7.

Estas reglas y artículo tienen por finalidad que las Administraciones puedan eximir del cumplimiento de la prescripción en la cual la validez de un certificado expedido tras un reconocimiento de renovación que se realice después de haber expirado el anterior certificado surtirá efecto a partir de la fecha de expiración de este último. Las circunstancias especiales en que esto podría permitirse son cuando el buque ha estado amarrado o fuera de servicio por un largo periodo a causa de modificaciones o reparaciones importantes. Aunque el reconocimiento de renovación será tan completo como si el buque hubiese permanecido en servicio, la Administración debe considerar si son o no necesarios otros reconocimientos o exámenes en función del tiempo que el buque haya estado retirado del servicio y de las medidas que se hayan tomado para proteger el casco y las máquinas durante ese tiempo. En los casos en que se invoque esta regla, es razonable esperar que al mismo tiempo que se realiza el reconocimiento de renovación se inspeccione el exterior de la obra viva del buque, con lo cual no sería necesario incluir ninguna prescripción especial respecto de los buques de carga para que siga aplicándoseles la regla I/10 a) v) del Convenio SOLAS 74/88.

5.6 Revalidación de los certificados

Referencias: SOLAS 74/88, regla I/14 i) i); Líneas de Carga 66/88, artículo 19 9) a); MARPOL 73/78/88, Anexo I, regla 8 9) a); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 9) a); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.9.1; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.9.1; y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.9.1.

Un certificado pierde su validez si el reconocimiento periódico, intermedio o anual, según proceda, o la inspección del exterior de la obra viva del buque, no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados en la regla o artículos pertinentes. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que debió haberse realizado. La Administración, por

su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar otras medidas.

5.7 Significado de la expresión *cualquier periodo de cinco años*

Referencia: SOLAS 74/88, regla I/10 a) v).

Por *cualquier periodo de cinco años* se entiende el periodo de cinco años de validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga.

5.8 Reconocimientos necesarios cuando se abandera el buque en otro Estado

Los certificados dejan de ser válidos cuando el buque se abandera en otro Estado. En tal caso está prescrito que el Gobierno del Estado en el que se abandera el buque no expedirá certificados nuevos hasta que esté plenamente satisfecho de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido cambio alguno sin autorización en la estructura, las máquinas y el equipo. Cuando se le haga la petición oportuna, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar previamente el buque tendrá la obligación de remitir a la nueva Administración, tan pronto como sea posible, copias de los certificados que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, si se dispone de ellos, copias de los informes derivados de los reconocimientos y registros, tales como el inventario del equipo que constituye el suplemento del Certificado de seguridad del equipo y las condiciones de asignación del francobordo. Una vez plenamente satisfecho, tras la pertinente inspección, de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido cambio alguno sin autorización, con objeto de conservar la armonización de los reconocimientos la Administración nueva podrá admitir la validez de los reconocimientos iniciales y subsiguientes efectuados por la Administración anterior, o en su nombre, y expedir certificados nuevos que tengan la misma fecha de expiración que los certificados que dejaron de ser válidos a causa del cambio de pabellón.

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 1974, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

(E) **1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA**

(EI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(EI) 1.1.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(EI) .1 examinar los planos de las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y de la conexión internacional a tierra (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.2 y 10.4.4 y Código SSCI, capítulos 2 y 12);

(EI) .2 comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los extintores de incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);

(EI) .3 comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3 y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);

(EI) .4 examinar los planos de los medios de extinción de incendios en los espacios de máquinas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4 y 10.5 (excepto 10.5.5) y Código SSCI, capítulos 5, 6 y 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/7);

(EI) .5 examinar los planos de los medios especiales de los espacios de máquinas (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3 y 9.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);

(EI) .6 comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de máquinas, incluidos los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3 y 7.4) (SOLAS 74/88, reglas II-2/13 y 14);

(EI) .7 comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios y/o un sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.5.5, 7.7 y 10.6.2 y Código SSCI, capítulos 8 y 9) (SOLAS 74/88, regla II-2/52);

(EI) .8 comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de extinción de incendios en los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 5 y 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);

(EI) .9 examinar las medidas relativas al combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);

(EI) .10 examinar los planos de los medios de prevención de incendios en los espacios de carga para cargas generales y mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7 y 19) (SOLAS 74/88, regla II-2/53 y 54);

(EI) .11 examinar los planos de los medios de prevención de incendios de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada (SOLAS 74/00, regla II-2/20 (excepto 20.2.2 y 20.5) y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 53);

(EI) .12 examinar los planos de las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);

(EI) .13 examinar, si procede, los planos de las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, incluidos los suministros de agua, el equipo y los cables eléctricos, los dispositivos de detección de incendios, la ventilación, las bombas de sentina, el equipo de protección personal y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4) y Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);

(EI) .14 examinar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y, cuando proceda, de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16, 31 y 33);

(EI) .15 examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su equipo, los dispositivos de puesta a flote y recuperación y los medios de embarco y puesta a flote (SOLAS 74/96, reglas III/16, 31, 32 y 33 y Código IDS, secciones 3.2, 4.1 a 4.9, 6.1 y 6.2);

(EI) .16 examinar el proyecto de los botes de rescate, incluidos su equipo, y de los dispositivos y medios de puesta a flote y recuperación (SOLAS 74/00, reglas III/17 y 31 y Código IDS, secciones 5.1 y 6.1);

(EI) .17 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);

(EI) .18 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de las bengalas para señales de socorro y del aparato lanzacabos y la disponibilidad del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/00, reglas II-2/12.1 y 12.2 y III/6 y 18 y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);

(EI) .19 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas

térmicas (SOLAS 74/00, reglas III/7 y 32 y Código IDS, secciones 2.1 a 2.5 y 3.1 a 3.3);

(EI) .20 examinar los planos para el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluidos los del suministro de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y III/11);

(EI) .21 examinar los planos del emplazamiento y las especificaciones de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);

(EI) .22 examinar los planos relativos al proyecto del puente y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente (SOLAS 74/00, reglas V/15 y 12);

(EI) .23 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los siguientes aparatos náuticos, según proceda: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos los medios de apoyo para éste, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora (SOLAS 74/00, regla V/19);

(EI) .24 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);

(EI) .25 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/88, regla V/23).

(EI) 1.1.2 Por lo que respecta al examen de los planos y proyectos de los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, en el caso de los petroleros se deben aplicar las siguientes prescripciones adicionales:

(EI) .1 examinar los planos sobre protección de los tanques de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.5, 4.5.6, 4.5.7 y 10.8 y Código SSCI, capítulos 14 y 15) (SOLAS 74/88, reglas II-2/60 y 62); y

(EI) .2 examinar los planos sobre protección de las cámaras de bombas de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.10 y 10.9) (SOLAS 74/88, regla II-2/63).

(EI) 1.1.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(EI) .1 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios, y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2 y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);

(EI) .2 examinar la disponibilidad y disposición de los extintores de incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3 y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);

(EI) .3 examinar los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3 y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);

(EI) .4 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88, regla II-2/21);

(EI) .5 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, de carga, los espacios para vehículos, los de categoría especial y los de carga rodada, según proceda, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);

(EI) .6 examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales de los espacios de máquinas y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos de control previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, el cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);

(EI) .7 examinar el sistema de detección de incendios y de alarma contraincendios y el sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios, y comprobar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de instalación (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4 y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);

(EI) .8 examinar el sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 4 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);

(EI) .9 examinar las medidas relativas al combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);

(EI) .10 examinar los medios de prevención de incendios de los espacios de carga, los espacios para vehículos y los de carga rodada y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7, 20.2.1, 20.3 y 20.6.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);

(EI) .11 examinar, según proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo, los cables eléctricos, la ventilación y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4) y Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);

(EI) .12 comprobar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia, cuando proceda, de los sistemas de evacuación marinos y los botes de rescate (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16 y 31 y Código IDS, sección 6.2);

(EI) .13 desplegar el 50% de los sistemas de evacuación marinos después de instalados (Código IDS, párrafo 6.2.2.2);

(EI) .14 examinar cada una de las embarcaciones de supervivencia y su equipo (SOLAS 74/88, regla III/31y Código IDS, secciones 2.5, 3.1 a 3.3 y 4.1 a 4.9);

(EI) .15 examinar los medios de embarco de cada embarcación de supervivencia, someter los dispositivos de puesta a flote a la prueba de sobrecarga, la prueba para determinar la velocidad de arriado y el arriado al agua de cada una de las embarcaciones de supervivencia con el buque en su calado mínimo de navegación marítima y, cuando proceda, desplazándose a una velocidad de cinco nudos y comprobar los medios de recuperación de cada bote salvavidas (SOLAS 74/00, reglas III/11, 12, 13, 16, 31 y 33 y Código IDS, sección 6.1);

(EI) .16 examinar los medios de embarco de cada dispositivo de evacuación marino, según proceda, y los medios de puesta a flote, incluida la inspección para comprobar la ausencia de aberturas en el forro exterior del costado del buque entre el puesto de embarco y la flotación, el examen de la distancia hasta las hélices y otros dispositivos de salvamento, y asegurarse de que el lugar de estiba

está protegido contra los desperfectos que pudiera causar la mar gruesa, en la medida de lo posible (SOLAS 74/00, regla III/15 y Código IDS, sección 6.2);

(EI) .17 examinar cada uno de los botes de rescate y su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/31 y Código IDS, secciones 2.5, 5.1 y 6.1);

(EI) .18 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate, someter los dispositivos de puesta a flote y recuperación a la prueba de sobrecarga, la prueba para determinar las velocidades de arriado y de recuperación y comprobar que cada bote de rescate puede ser arriado y recuperado con el buque en su calado mínimo de navegación marítima y desplazándose a una velocidad de cinco nudos (SOLAS 74/88, reglas III/14, 17 y 31 y Código IDS, sección 6.1);

(EI) .19 comprobar que el motor de los botes de rescate y de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás (SOLAS 74/00, regla III/19);

(EI) .20 confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote y en las envolturas, cartelas, repisas y demás lugares análogos para la estiba de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/88, reglas III/9 y 20);

(EI) .21 examinar la disponibilidad y estiba, comprobando además el funcionamiento, del equipo portátil de comunicaciones de a bordo, si lo hubiere, del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas II-2/12.2 y III/6);

(EI) .22 examinar la disponibilidad y estiba de las bengalas para señales de socorro y del aparato lanzacabos, comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del equipo fijo de comunicaciones de a bordo, si lo hubiere, y someter a prueba los medios de accionamiento del sistema de alarma general (SOLAS 74/00, reglas III/6 y 18 y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);

(EI) .23 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión y las ayudas térmicas (SOLAS 74/00, reglas III/7 y 32 a 37 y Código IDS, secciones 2.1, 2.5 y 3.3);

(EI) .24 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y III/11);

(EI) .25 examinar la disponibilidad y el emplazamiento, comprobando además el funcionamiento, según proceda, de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);

(EI) .26 comprobar que se han guardado las distancias de seguridad mínimas entre los compases magnéticos de gobierno y magistral y todo el equipo eléctrico (SOLAS 74/00, reglas V/17 y 19);

(EI) .27 comprobar la compatibilidad electromagnética del equipo eléctrico y electrónico instalado en el puente o en sus proximidades (SOLAS 74/00, regla V/17);

(EI) .28 comprobar, según proceda, la disponibilidad y funcionamiento de los aparatos de los sistemas náuticos de a bordo reseñados a continuación (SOLAS 74/00, regla V/19);

(EI) .28.1 el compás magnético, incluido su emplazamiento, movimiento, iluminación y un taxímetro o dispositivo de marcación de compás (SOLAS 74/00, regla V/19);

(EI) .28.2 las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y oportunamente actualizadas y, cuando se utilicen sistemas electrónicos, las cartas electrónicas y el sistema auxiliar prescrito, oportunamente actualizados (SOLAS 74/00, regla V/19);

(EI) .28.3 el receptor para el sistema mundial de navegación por satélite o el sistema de radionavegación terrenal;

(EI) .28.4 el sistema de recepción acústica, cuando el puente se halle totalmente cerrado;

(EI) .28.5 los medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, si lo hay;

(EI) .28.6 el compás magnético de respeto;

(EI) .28.7 la lámpara de señales diurnas;

(EI) .28.8 el ecosonda;

(EI) .28.9 el compás magnético de respeto;

(EI) .28.10 el radar o radares, incluidos los recorridos de los guíaondas y los cables para comprobar su encaminamiento y protección, y la pantalla, confirmando la iluminación, el funcionamiento correcto de todos los mandos y las funciones;

(EI) .28.11 la ayuda de punteo electrónica, la ayuda de seguimiento automático o la ayuda de punteo radar automática, según proceda, utilizando los instrumentos de prueba adecuados;

(EI) .28.12 los dispositivos medidores de la velocidad y la distancia "en el agua" y "con respecto al fondo";

(EI) .28.13 el dispositivo transmisor del rumbo que facilita información sobre el rumbo al radar, las ayudas de punteo y el equipo del sistema de identificación automática, así como al registrador de datos de la travesía;

(EI) .28.14 el sistema de identificación automática;

(EI) .28.15 el girocompás, incluida la alineación del girocompás magistral de todos los repetidores;

(EI) .28.16 el axiómetro;

(EI) .28.17 el indicador de revoluciones de la hélice;

(EI) .28.18 el indicador del paso, empuje y modalidad de funcionamiento de la hélice;

(EI) .28.19 el indicador de la velocidad de giro;

(EI) .28.20 el sistema de control del rumbo o de la derrota;

(EI) .29 comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);

(EI) .30 comprobar los resultados de la prueba anual de funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/18);

(EI) .31 comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (SOLAS 74/00, regla V/22);

(EI) .32 comprobar la disponibilidad y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas y los elevadores de práctico/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23).

(EI) 1.1.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(EI) .1 comprobar el sistema de espuma instalado en cubierta, incluido el suministro de concentrado de espuma, y verificar que se produce el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria en el colector contraincendios [véase (EI) 1.1.3.1] cuando el sistema está en funcionamiento (SOLAS 74/00, regla II-2/10.8 y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/61);

(EI) .2 examinar el sistema de gas inerte (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.5 y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62) y, en particular:

(EI) .2.1 examinar exteriormente cualquier indicio de fuga de gas o de efluente;

(EI) .2.2 confirmar que los dos ventiladores de gas inerte funcionan correctamente;

(EI) .2.3 observar el funcionamiento del sistema de ventilación de la cámara del lavado de gases;

(EI) .2.4 comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta;

(EI) .2.5 examinar el funcionamiento de todas las válvulas teleaccionadas o de control automático y, en particular, las válvulas aisladoras de gases de combustión;

(EI) .2.6 observar una prueba del dispositivo de inmovilización de los soplahollines;

(EI) .2.7 observar que la válvula reguladora de presión del gas se cierra automáticamente cuando los ventiladores de gas inerte están inmovilizados;

(EI) .2.8 comprobar, en la medida de lo posible, las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario:

(EI) .2.8.1 elevado contenido de oxígeno en el gas del colector de gas inerte;

(EI) .2.8.2 baja presión del gas en el colector de gas inerte;

(EI) .2.8.3 baja presión en el suministro del cierre hidráulico de cubierta;

(EI) .2.8.4 temperatura elevada del gas en el colector de gas inerte;

(EI) .2.8.5 baja presión o caudal insuficiente de agua;

(EI) .2.8.6 precisión del equipo fijo y portátil que mide el contenido de oxígeno, utilizando un gas de calibración;

(EI) .2.8.7 elevado nivel de agua en el lavador;

(EI) .2.8.8 fallo de los ventiladores de gas inerte;

(EI) .2.8.9 fallos en el suministro de energía del sistema de control automático de la válvula reguladora de gas y de los instrumentos que indican y registran de modo continuo la presión y el contenido de oxígeno en el colector de gas inerte;

(EI) .2.8.10 elevada presión de gas en el colector de gas inerte;

(EI) .2.9 comprobar que el sistema de gas inerte funciona correctamente al término de las verificaciones que acaban de enumerarse;

(EI) .3 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de la cámara de bombas de carga, confirmar que las pruebas de instalación se han efectuado satisfactoriamente y los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9 y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7 y 8, según corresponda) y, cuando proceda, comprobar el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas;

(EI) .4 examinar la protección de las cámaras de bombas de carga y confirmar que las pruebas de instalación se han efectuado satisfactoriamente (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58).

(EI) 1.1.5 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:

(EI) .1 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se han facilitado folletos de emergencia, y que un duplicado de los planos de lucha contra incendios o del folleto de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, regla II-2/15.2.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/20);

(EI) .2 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.4);

(EI) .3 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3, 16.2 y 16.3);

(EI) .4 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));

(EI) .5 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y en un lenguaje comprensible para todas las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 37);

(EI) .6 confirmar que se dispone de un manual de formación y de medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);

(EI) .7 confirmar que se dispone de instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/36);

(EI) .8 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);

(EI) .9 comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);

(EI) .10 comprobar que se llevan a bordo las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/88, regla V/27);

(EI) .11 comprobar que se dispone del Código internacional de señales (SOLAS 74/00, regla V/21);

(EI) .12 comprobar que se ha mantenido un registro de las actividades relacionadas con la navegación (SOLAS 74/00, regla V/28);

(EI) .13 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29).

(EI) 1.1.6 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:

(EI) .1 comprobar, cuando proceda, que se dispone de los manuales de instrucciones para el sistema de gas inerte (Código SSCI, capítulo 15, párrafo 2.4.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/62.21).

(EI) 1.1.7 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(EI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo E).

(EA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

(EA) 1.2.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(EA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

(EA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;

(EA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(EA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(EA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

(EA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(EA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(EA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(EA) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/00, regla V/14);

(EA) .10 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(EA) .11 comprobar la dotación de la embarcación de supervivencia y la supervisión (SOLAS 74/00, regla III/10);

(EA) .12 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;

(EA) .13 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se han facilitado folletos de emergencia, y que un duplicado de los planos de lucha contra incendios o del folleto de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, regla II-2/15.2.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/20);

(EA) .14 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.4);

(EA) .15 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3, 16.2 y 16.3);

(EA) .16 comprobar si después del último reconocimiento ha habido algún incendio a bordo que haya hecho necesario utilizar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles;

(EA) .17 comprobar, cuando proceda, que el buque está provisto del documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));

(EA) .18 confirmar, cuando proceda, que hay una lista, manifiesto o plano de estiba especial para el transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/88, regla VII/5 3));

(EA) .19 confirmar, cuando proceda, que se dispone de los manuales de instrucciones para el sistema de gas inerte y comprobar a partir de los registros de la presión y el contenido de oxígeno que el sistema de gas inerte está siendo utilizado correctamente (Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62);

(EA) .20 comprobar que se vienen haciendo anotaciones en el diario de navegación (SOLAS 74/00, reglas III/19 y 20), y en particular:

(EA) .20.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de la tripulación para realizar ejercicios con los botes y de lucha contra incendios;

(EA) .20.2 los registros que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;

(EA) .20.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y cuándo se arrió cada uno al agua;

(EA) .20.4 los registros que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;

(EA) .21 confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);

(EA) .22 confirmar que se llevan en el buque la lista de comprobaciones y las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);

(EA) .23 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético, que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);

(EA) .24 comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);

(EA) .25 comprobar que se llevan a bordo y que están actualizadas las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que, cuando se utilicen sistemas electrónicos, se dispone del sistema auxiliar prescrito (SOLAS 74/00, reglas V/19 y 27);

(EA) .26 comprobar que se dispone del Código internacional de señales;

(EA) .27 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29).

(EA) 1.2.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento anual debe consistir en:

(EA) .1 examinar las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2 y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);

(EA) .2 comprobar la disponibilidad de los extintores portátiles y fijos de incendios y examinar al azar su estado (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3 y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);

(EA) .3 confirmar que los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) están completos y en buen estado y que las botellas de todo aparato de respiración autónomo prescrito, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3 y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);

(EA) .4 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88/91, regla II-2/21);

(EA) .5 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, de carga, los espacios para vehículos, los de categoría especial y los de carga rodada, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);

(EA) .6 examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales de los espacios de máquinas y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos de control previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, el cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);

(EA) .7 examinar en la medida de lo posible, y someter a prueba cuando sea factible, todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4 y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);

(EA) .8 examinar los sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);

(EA) .9 examinar las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);

(EA) .10 examinar las medidas relativas al combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 y 14.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);

(EA) .11 examinar y someter a prueba el sistema de alarma general de emergencia (SOLAS 74/88, regla III/20);

(EA) .12 examinar los medios de prevención de incendios de los espacios de carga, los espacios para vehículos y los de carga rodada y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7, 20.2.1, 20.3 y 20.6.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);

(EA) .13 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo y los cables eléctricos, la ventilación y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4)) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);

(EA) .14 comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo y que el cuadro de obligaciones, debidamente actualizado, está expuesto en lugares bien visibles y en un idioma que comprendan todas las personas que haya a bordo y confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote (SOLAS 74/00, reglas III/8, 9 y 37);

(EA) .15 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga y el cierre hidrostático, y en las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los medios de zafada. Comprobar que las bengalas de mano no han pasado de fecha (SOLAS 74/00, reglas III/20 y 31 y Código IDS, secciones 2.5, 3.1 a 3.3);

(EA) .16 comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años (SOLAS 74/00, regla III/20);

(EA) .17 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. Se comprobará que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga han sido objeto de servicios (SOLAS 74/00, reglas III/11, 12, 13, 16, 20 y 31 y Código IDS, sección 6.1);

(EA) .18 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/00, regla III/31 y Código IDS, secciones 2.5 y 5.1);

(EA) .19 confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote y en las envolturas, cartelas, repisas y demás lugares análogos para la estiba de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, reglas III/9 y 20);

(EA) .20 examinar los medios de embarco y de recuperación de cada bote de rescate. Si es factible, los botes de rescate se deben arriar al agua y se debe comprobar que pueden recuperarse (SOLAS 74/00, reglas III/14, 17 y 31 y Código IDS, sección 6.1);

(EA) .21 comprobar que el motor de los botes de rescate y de cada uno de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás;

(EA) .22 examinar y comprobar el funcionamiento del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);

(EA) .23 examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y el sistema de alarma general de emergencia (SOLAS 74/00, reglas II-2/12.2 y III/6 y 18 y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);

(EA) .24 examinar la disponibilidad, especificaciones, estiba y estado de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas y sus silbatos y luces, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas térmicas y que las baterías conexas no han pasado de fecha (SOLAS 74/88, reglas III/7 y 32 y Código IDS, secciones 2.2 y 2.5);

(EA) .25 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 ó 43 y III/11);

(EA) .26 comprobar que las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);

(EA) .27 comprobar, según proceda, que los siguientes aparatos náuticos funcionan correctamente: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la

derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos los medios de apoyo para éste, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora. Los aparatos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se verificarán basándose en los registros (SOLAS 74/00, regla V/19);

(EA) .28 comprobar que se dispone del Código internacional de señales (SOLAS 74/00, regla V/21);

(EA) .29 despliegue alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2 y Código IDS, sección 6.2.2.2);

(EA) .30 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía, si se dispone de uno (SOLAS 74/00, regla V/20);

(EI) .31 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23).

(EA) 1.2.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:

(EA) .1 comprobar el sistema de espuma instalado en cubierta, incluido el suministro de concentrado de espuma, y verificar que se produce (véase 1.2.2.1) el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria en el colector contraincendios cuando el sistema está en funcionamiento (SOLAS 74/00, regla II-2/10.8 y Código SSCI, capítulo 14) (SOLAS 74/88, regla II-2/61);

(EA) .2 examinar el sistema de gas inerte (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.5 y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62) y, en particular:

(EA) .2.1 examinar exteriormente cualquier indicio de fuga de gas o de efluente;

(EA) .2.2 confirmar que los dos ventiladores de gas inerte funcionan correctamente;

(EA) .2.3 observar el funcionamiento del sistema de ventilación de la cámara del lavado de gases;

(EA) .2.4 comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta;

(EA) .2.5 examinar el funcionamiento de todas las válvulas teleaccionadas o de control automático y, en particular, las válvulas aisladoras de gases de combustión;

(EA) .2.6 observar una prueba del dispositivo de inmovilización de los soplahollines;

(EA) .2.7 observar que la válvula reguladora de presión del gas se cierra automáticamente cuando los ventiladores de gas inerte están inmovilizados;

(EA) .2.8 comprobar, en la medida de lo posible, las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario:

(EA) .2.8.1 elevado contenido de oxígeno en el gas del colector de gas inerte;

(EA) .2.8.2 baja presión del gas en el colector de gas inerte;

(EA) .2.8.3 baja presión en el suministro del cierre hidráulico de cubierta;

(EA) .2.8.4 temperatura elevada del gas en el colector de gas inerte;

(EA) .2.8.5 baja presión o caudal insuficiente de agua;

(EA) .2.8.6 precisión del equipo fijo y portátil que mide el contenido de oxígeno, utilizando un gas de calibración;

(EA) .2.8.7 elevado nivel de agua en el lavador;

(EA) .2.8.8 fallo de los ventiladores de gas inerte;

(EA) .2.8.9 fallos en el suministro de energía del sistema de control automático de la válvula reguladora de gas y de los instrumentos que indican y registran de modo continuo la presión y el contenido de oxígeno en el colector de gas inerte;

(EA) .2.8.10 elevada presión de gas en el colector de gas inerte;

(EA) .3 comprobar, cuando sea factible, que el sistema de gas inerte funciona correctamente al término de las verificaciones que acaban de enumerarse (Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62);

(EA) .4 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de las cámaras de bombas de carga (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9) (SOLAS 74/88, regla II-2/63) y, comprobar, en la medida de lo posible y cuando proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas;

(EA) .5 comprobar el estado y funcionamiento de los sistemas de aspersión de agua y de abastecimiento de aire de los botes salvavidas totalmente cerrados que cuentan con sistemas autónomos de abastecimiento de aire (Código IDS, secciones 4.4 y 4.6 a 4.9);

(EA) .6 comprobar la protección de la cámara de bombas de carga (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.10), y en especial:

.6.1 comprobar los dispositivos termosensibles de los prensaestopas y alarmas de los mamparos;

.6.2 comprobar el enclavamiento entre iluminación y ventilación;

.6.3 comprobar el sistema de detección de gas;

.6.4 comprobar los dispositivos y avisadores de vigilancia de nivel en los pocetes de sentina.

(EA) 1.2.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(EA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;

(EA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(EP) **1.3 Reconocimientos periódicos** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.

(EP) 1.3.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(EP) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.1.

(EP) 1.3.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen periódico debe consistir en:

(EP) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.2;

(EP) .2 confirmar durante el examen del sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, de carga, los espacios para vehículos, los de categoría especial y los de carga rodada que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y la capacidad de CO_2 y que las tuberías de distribución están despejadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);

(EP) .3 comprobar el funcionamiento de los telemandos de control previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, el cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);

(EP) .4 comprobar todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4 y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);

(EP) .5 comprobar, cuando sea factible, el sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);

(EP) .6 comprobar el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);

(EP) **.7** comprobar el funcionamiento de los medios de control para el cierre de las diversas aberturas de los espacios de carga, los espacios para vehículos, los de categoría especial y los de carga rodada (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2 y 20.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);

(EP) .8 comprobar, cuando sea factible, las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8).

(EP) 1.3.3 Por lo que respecta a los dispositivos salvavidas y demás equipo en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento periódico debe consistir en:

(EP) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.3;

(EP) .2 confirmar durante el examen del sistema fijo de lucha contra incendios de las cámaras de bombas de carga que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y que las tuberías de distribución están despejadas (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/63) y comprobar el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas.

(EP) **1.3.4** Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión de reconocimiento periódico debe consistir en:

(EP) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;

(EP) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(ER) **1.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.

(ER) 1.4.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

ER) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.1, excepto por lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.

(ER) 1.4.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(ER) .1 las disposiciones de (EP) 1.3.2.

(ER) 1.4.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(ER) .1 las disposiciones de (EP) 1.3.3;

(ER) .2 efectuar un examen interno del cierre hidráulico de cubierta para el sistema de gas inerte y comprobar el estado de la válvula de retención (Código SSCI, capítulo 15, párrafos 2.2.4 y 2.3.1.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/62).

(ER) 1.4.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(ER) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.

(C) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA**

(CI) **2.1 Reconocimientos iniciales** – Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(CI) 2.1.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(CI) .1 examinar los planos del casco (SOLAS 74/88, reglas II-1/11, 12.1, 14, 18 y 19);

(CI) .2 examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(CI) .3 examinar la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23-1 y 25);

(CI) .4 examinar los planos de las instalaciones de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 a 36);

(CI) .5 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/88, reglas II-1/40, 41, 43, 44 y 45);

(CI) .6 examinar los planos de los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.5) (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53);

(CI) .7 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de alojamiento y de servicios, los puestos de control y los espacios de máquinas, así como los sistemas de combustible y de aceite lubricante (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 4.2.2, 4.2.2.3, 4.2.2.4, 4.2.2.5, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5 y 17) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 52 (excepto 45 y 51));

(CI) .8 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 a 54);

(CI) .9 examinar los planos de los medios de evacuación (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 y 13.6 y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

(CI) .10 examinar los planos de las instalaciones de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3) (SOLAS 74/88, regla II-1/51);

(CI) .11 examinar los planos de las instalaciones para helicópteros en los buques que dispongan de ellas (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-1/18.8);

(CI) .12 examinar el Manual de sujeción de la carga en los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores (SOLAS 74/98, regla VI/5.6);

(CI) .13 comprobar el cuadernillo de carga para el transporte de cargas a granel (SOLAS 74/00, regla VI/7);

(CI) .14 examinar el instrumento de carga en los graneleros del eslora igual o superior a 150 m (SOLAS 74/97, regla XII/11);

(CI) .15 confirmar que los graneleros construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, proyectados para transportar cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1 000 kg/m^3, tienen una resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de las bodegas de carga (SOLAS 74/97, regla XII/5);

(CI) .16 examinar el funcionamiento de las alarmas de los pozos de sentina de todas las bodegas de carga y de los túneles transportadores (SOLAS 74/97, regla XII/5);

(CI) .17 confirmar que el buque se ha construido de conformidad con las prescripciones de una sociedad de clasificación reconocida o con normas nacionales equivalentes (SOLAS 74/00, regla II-1/3-1);

(CI) .18 confirmar que los tanques dedicados a lastre de los petroleros y graneleros disponen de un sistema de protección contra la corrosión (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).

(CI) 2.1.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con el examen de los planos y proyectos, en el caso de los petroleros, los quimiqueros y los gaseros, las prescripciones adicionales deben consistir en:

(CI) .1 examinar los planos del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .2 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/00, regla II-1/43) (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

(CI) .3 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6.5 y 11.6) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58);

(CI) .4 examinar los planos de los medios de respiración, purga y desgasificación y de otros medios de ventilación de los tanques de carga y de los medios de protección de la estructura de los tanques de carga contra la presión o el vacío (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8, 11.6 y 16.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/59);

(CI) .5 examinar los planos de los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00, regla II-1/3- 3);

(CI) .6 examinar los planos de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);

(CI) .7 comprobar el acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros (SOLAS 74/00, regla II-1/12-2) (SOLAS 74/88/92, regla II-1/12-2).

(CI) 2.1.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(CI) .1 confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión se pueden accionar por encima de la cubierta de francobordo y que en ese mamparo no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni aberturas de ningún otro tipo (SOLAS 74/88, regla II-1/11);

(CI) .2 confirmar que los mamparos de compartimentado están construidos de manera que sean estancos hasta la cubierta de francobordo o la línea de margen, según proceda, y que se han sometido a prueba a tal efecto (SOLAS 74/88, regla II-1/14);

(CI) .3 confirmar que cada puerta estanca ha sido sometida a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/18);

(CI) .4 confirmar que los medios para accionar las puertas estancas cumplen en general lo prescrito respecto de los buques de pasaje y efectuar las pruebas que proceda (véase (PaI) 5.1.2.5 a (PaI) 5.1.2.7) (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(CI) .5 confirmar la estanquidad de las cubiertas estancas y los troncos, túneles y conductos de ventilación sometiéndolos a prueba con una manguera o inundándolos (SOLAS 74/88, regla II-1/19);

(CI) .6 confirmar que cada bomba de sentina y los medios de bombeo de sentina instalados en cada compartimiento estanco funcionan eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(CI) .7 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados sobre la cubierta de francobordo funciona eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(CI) .8 realizar una prueba de estabilidad cuando así se prescriba (SOLAS 74/88, regla II-1/22);

(CI) .9 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniéndose debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(CI) .10 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(CI) .11 confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(CI) .12 confirmar que las calderas, todos los componentes de las máquinas y todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como los accesorios correspondientes que hayan de soportar presiones internas, se han sometido a las pruebas adecuadas, incluida una de presión según se estipule en las prescripciones de la Administración o de las sociedades de clasificación (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(CI) .13 confirmar que se han provisto medios que impidan sobrepasar la velocidad admisible cuando haya riesgo de que las máquinas alcancen una velocidad superior a la de régimen (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(CI) .14 confirmar que, cuando sea posible, se dispone de medios de protección contra las presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares y otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan estar sometidas a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(CI) .15 confirmar que, cuando así está prescrito, se han instalado válvulas de seguridad contra explosiones del cárter en los motores de combustión interna y que están dispuestas de modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(CI) .16 confirmar que las máquinas propulsoras principales y, cuando proceda, los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares están provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, tales como los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en avería total, daños graves o explosión (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(CI) .17 confirmar y registrar la capacidad de las máquinas para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado y detener el buque en una distancia razonable, incluida la eficacia de los medios suplementarios que tenga el buque para maniobrar o parar (SOLAS 74/88, regla II-1/28);

(CI) .18 confirmar que los aparatos de gobierno principal y auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de ellos no inutilice el otro (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .19 confirmar que todos los componentes esenciales del aparato de gobierno, cuando sea apropiado, están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .20 confirmar que se han instalado válvulas de desahogo en cualquier parte del sistema hidráulico del aparato de gobierno que pueda ser aislada y en la que pueda generarse presión procedente de la fuente de energía o de fuerzas exteriores, y que dichas válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .21 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y el cambio del timón desde una posición de 35° a una banda hasta otra de 35° a la banda opuesta hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y, dadas las mismas condiciones, desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .22 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y que permite el cambio del timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a siete nudos si esta velocidad fuera mayor (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .23 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal o auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía destinado a uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .24 confirmar que, cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, se puede aislar un defecto de modo que sea posible conservar la capacidad de gobierno o recuperarla rápidamente después de un solo fallo en su sistema de tuberías o en uno de los servomotores (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .25 confirmar que los sistemas para accionar el aparato de gobierno principal, tanto desde el puente de navegación como desde el compartimiento del aparato de gobierno, funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .26 confirmar que, cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de mando independientes desde el puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .27 confirmar que el sistema de mando para el aparato de gobierno auxiliar del compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, del puente de navegación funciona satisfactoriamente y que este último es independiente del sistema de mando del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .28 confirmar que el sistema de mando de los aparatos de gobierno principal y auxiliar que se pueda accionar desde el puente de navegación puede ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación, que hay medios para desconectar del aparato de gobierno todo sistema de mando de éste que pueda accionarse desde el puente de navegación y que se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación si falla el suministro de energía eléctrica (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .29 confirmar que los circuitos de energía eléctrica y los sistemas de mando del aparato de gobierno, así como los correspondientes componentes, cables y tuberías, están tan separados en toda su longitud como sea factible (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .30 confirmar que los medios de comunicación entre el puente y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de un teléfono u otros medios para transmitir información de arrumbamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/00, regla V/19.2.1) (SOLAS 74/88, reglas II-1/29);

(CI) .31 confirmar que la posición angular del timón está indicada en el puente de navegación independientemente del sistema de mando del aparato de gobierno situado en el puente de navegación, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor, y que dicha posición angular se obtiene en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .32 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y óptica indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico, cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas, funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento (dotado de un indicador de contenido) con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .33 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y que, en la medida de lo posible, está separado de los espacios de máquinas y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .34 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales (SOLAS 74/88, regla II-1/30);

(CI) .35 confirmar que las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque están provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(CI) .36 confirmar que se dispone de los medios adecuados cuando las máquinas propulsoras vayan a ser telemandadas desde el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(CI) .37 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(CI) .38 confirmar que, en general, se dispone de medios que permitan neutralizar manualmente los mandos automáticos y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(CI) .39 confirmar que las calderas caldeadas con combustible líquido y gases de escape, los generadores de vapor no expuestos al fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido están provistos de los dispositivos de seguridad adecuados (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);

(CI) .40 confirmar el buen funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);

(CI) .41 confirmar que las medidas para impedir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);

(CI) .42 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

(CI) .43 confirmar que el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas funciona también satisfactoriamente y que se han instalado medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

(CI) .44 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);

(CI) .45 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;

(CI) .46 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado;

(CI) .47 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.4);

(CI) .48 confirmar que los tanques del pique de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante u otros hidrocarburos inflamables;

(CI) .49 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluidas la fuente de energía eléctrica principal y las redes de alumbrado, están instaladas de conformidad con los planos aprobados (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);

(CI) .50 confirmar que se ha provisto una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia y que los sistemas pertinentes están alimentados satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/43);

(CI) .51 confirmar que los medios de arranque de los grupos electrógenos de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);

(CI) .52 confirmar que se han tomado precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

(CI) .53 confirmar que las medidas adoptadas con respecto a los espacios de máquinas sin dotación permanente son satisfactorias (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53), y en particular:

(CI) .53.1 comprobar las precauciones contra incendios y someter a prueba las alarmas, según proceda;

(CI) .53.2 comprobar los medios de protección contra la inundación;

(CI) .53.3 comprobar los medios de control de la propulsión desde el puente de navegación;

(CI) .53.4 asegurarse de que se dispone de medios de comunicación telefónica entre la sala principal de control de máquinas o su puesto de control, según proceda, el puente de navegación y el alojamiento del oficial de máquinas, y de que dichos medios son eficaces;

(CI) .53.5 comprobar que se dispone de un sistema de alarma con medios para efectuar el ensayo aleatorio de las funciones;

(CI) .53.6 comprobar que se dispone de medios para interrumpir automáticamente el funcionamiento de máquinas o calderas en caso de avería grave y someter a prueba las alarmas;

(CI) .53.7 asegurarse de que existen prescripciones especiales para las instalaciones de máquinas, de calderas y eléctricas, según proceda;

(CI) .54 confirmar que todos los elementos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de alojamiento y de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas están instalados de conformidad con planos aprobados, verificar el funcionamiento de los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y demostrar que la ventilación mecánica se puede interrumpir desde el exterior del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2,

6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4 y 11.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52);

(CI) .55 confirmar que todos los elementos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de carga están instalados de conformidad con planos aprobados, verificar el funcionamiento de los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y demostrar que la ventilación mecánica se puede interrumpir desde el exterior del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2.1, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52 a 54);

(CI) .56 confirmar que las escaleras y escalas están dispuestas de modo que proporcionen desde todos los puestos de alojamiento y desde los espacios en que normalmente trabaja la tripulación, excepto los de máquinas, medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia los botes y balsas salvavidas (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3 y 13.6 y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/45), y especialmente que:

(CI) .56.1 a todos los niveles de los alojamientos hay por lo menos dos medios de evacuación muy distantes entre sí para cada espacio o grupo de espacios restringidos;

(CI) .56.2 debajo de la cubierta expuesta más baja, el medio principal de evacuación es una escalera (el medio secundario puede ser un tronco o una escalera);

(CI) .55.3 encima de la cubierta expuesta más baja, los medios de evacuación son escaleras o puertas, o una combinación de ambas, que den a una cubierta expuesta;

(CI) .56.4 la estación radiotelegráfica tiene acceso directo a la cubierta expuesta o dispone de medios que permitan entrar a dicha estación o salir de ella, uno de los cuales puede ser un portillo o una ventana de amplitud suficiente;

(CI) .57 confirmar que desde cada espacio de categoría A para máquinas existen dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí y, cuando proceda, un refugio contra el fuego desde la parte inferior del espacio, y que se han provisto vías de evacuación adecuadas en otros espacios para máquinas (SOLAS 74/00, regla II-2/13.4.2 y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/45);

(CI) .58 comprobar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3);

(CI) .59 confirmar, si procede, que todos los elementos de las instalaciones para helicópteros están instalados de conformidad con los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);

(CI) .60 confirmar que no se utiliza asbesto a bordo, salvo cuando esté permitido (SOLAS 74/00, regla II-1/3-5);

(CI) .61 confirmar, en los graneleros, que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema eficaz de protección contra la corrosión, tal como un revestimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).

(CI) 2.1.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(CI) .1 confirmar, cuando proceda, que el aparato de gobierno principal está provisto de dos o más servomotores idénticos necesarios y de los medios precisos para recuperar la capacidad de gobierno, como está prescrito, si se produce un solo fallo (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CI) .2 confirmar que no se usa un sistema de distribución con retorno por el casco ni sistemas de distribución puestos a masa (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

(CI) .3 confirmar que todos los aspectos de la ubicación de los espacios y los medios estructurales de prevención de incendios, incluidas las medidas especiales cuando se trata de un buque de carga combinada, se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3 y 9.6.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58);

(CI) .4 confirmar que en los mamparos y cubiertas que separan de otros espacios las cámaras de bombas de carga se han instalado artefactos herméticos de alumbrado que tienen la debida resistencia y mantienen la integridad y la estanquidad al gas de los mamparos o cubiertas;

(CI) .5 confirmar que todos los elementos de los medios de respiración, purga y desgasificación y otras medidas de ventilación de los tanques de carga y de protección de la estructura de los tanques de carga contra la presión o el vacío se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8 y 11.6) (SOLAS 74/88, reglas II-2/59 y 62.13.1 a 62.13.3);

(CI) .6 confirmar que los medios de acceso a la proa se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-1/3-3);

(CI) .7 confirmar que los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);

(CI) .8 confirmar que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema eficaz de protección contra la corrosión, tal como un revestimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).

(CI) 2.1.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y los gaseros, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(CI) .1 las disposiciones de (CI) 2.1.4.

(CI) 2.1.6 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:

(CI) .1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23-1);

(CI) .2 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);

(CI) .3 confirmar que los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores, llevan a bordo el Manual de sujeción de la carga aprobado (SOLAS 74/94, regla VI/5.6);

(CI) .4 confirmar que los graneleros de eslora igual o superior a 150 m llevan a bordo el instrumento de carga aprobado (SOLAS 74/97, regla XII/11).

(CI) 2.1.7 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(CI) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

(CA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

(CA) 2.2.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(CA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de carga;

(CA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;

(CA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(CA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(CA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

(CA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(CA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(CA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(CA) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/00, regla V/14) (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

(CA) .10 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(CA) .11 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;

(CA) .12 confirmar que se dispone a bordo de información sobre estabilidad, incluida la estabilidad con avería, según proceda, y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23 y 25);

(CA) .13 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, reglas II-1/28);

(CA) .14 comprobar que se han hecho en el diario de navegación las anotaciones correspondientes a las pruebas del aparato de gobierno y las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia (SOLAS 74/00, regla V/26) (SOLAS 74/88, regla V/19);

(CA) .15 comprobar que se han efectuado los reconocimientos normales de las calderas y otros recipientes a presión, según lo prescrito por la Administración, y que se han sometido a prueba los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas;

(CA) .16 comprobar, según proceda, que el casco y las máquinas se han presentado a reconocimiento con arreglo a un plan de reconocimientos continuos aprobado por la Administración o una sociedad de clasificación;

(CA) .17 confirmar, cuando proceda, que se lleva a bordo un expediente completo de los informes sobre reconocimientos mejorados y el informe sobre la evaluación del estado*;

(CA) .18 confirmar que los graneleros llevan a bordo el cuadernillo de carga y descarga prescrito en la regla VI/7 del Convenio SOLAS (SOLAS 74/97, regla XII/8.1);

---

* Véanse las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)).

(CA) .19 confirmar que los graneleros a los que se impongan restricciones en lo que respecta al transporte de cargas de densidad igual o superior a 1 780 kg/m^3 llevan marcado un triángulo de manera permanente en el forro exterior del costado a media eslora (SOLAS 74/97, regla XII/8.3);

(CA) .20 confirmar que los graneleros llevan a bordo el instrumento de carga, y que éste funciona correctamente (SOLAS 74/97, regla XII/11);

(CA) .21 confirmar que los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, proyectados para transportar cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1 780 kg/m^3, construidos antes del 1 de julio de 1999, tienen, después de la fecha de implantación indicada en la regla XII/3 del Convenio SOLAS 94/97, una resistencia y estabilidad suficientes para soportar la inundación de la bodega de carga más cercana a proa (SOLAS 74/97, reglas XII/3, 4, 5 y 6);

(CA) .22 confirmar que los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores, llevan a bordo el Manual de sujeción de la carga aprobado (SOLAS 74/94, regla VI/5.6);

(CA) .23 confirmar que se lleva a bordo el cuadernillo de carga para el transporte de cargas a granel (SOLAS 74/00, regla VI/7);

(CA) .24 confirmar que no se ha utilizado asbesto a bordo (SOLAS 74/00, regla II-1/3-5);

(CA) .25 examinar el funcionamiento de las alarmas de los pozos de sentina de todas las bodegas de carga y de los túneles transportadores (SOLAS 74/97, regla XII/9).

(CA) 2.2.2 Por lo que respecta al casco*, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento anual debe consistir en:

(CA) .1 examinar, en sentido general y en la medidad en que se puedan ver, el casco y sus dispositivos de cierre;

(CA) .2 examinar el equipo de fondeo y amarre en la medida en que se pueda ver;

(CA) .3 examinar el mamparo de colisión y demás mamparos estancos en la medida en que se puedan ver (SOLAS 74/88, reglas II-1/11 y 14);

(CA) .4 examinar y probar (directamente y por telemando) todas las puertas estancas que haya en los mamparos estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/18);

(CA) .5 examinar cada bomba de sentina y confirmar que el sistema de bombeo de sentina de cada compartimiento estanco es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

* Véanse también las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros (resolución A.744(18), anexo A).

(CA) .6 confirmar que el drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(CA) .7 confirmar que las máquinas, las calderas y demás recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, reglas II-1/26, 32, 33 y 34);

(CA) .8 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(CA) .9 confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(CA) .10 realizar un examen general de las máquinas, las calderas, todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como de los accesorios correspondientes, para comprobar que han sido objeto de un mantenimiento adecuado y prestando especial atención a los riesgos de incendio y explosión (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 y 27);

(CA) .11 examinar y probar el funcionamiento de los aparatos de gobierno principal y auxiliar, incluidos sus correspondientes equipos y sistemas de mando (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CA) .12 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno y los medios que indican la posición angular del timón funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CA) .13 confirmar que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de medios para transmitir información de arrumbamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/88, regla II-1/29 y SOLAS 74/00, regla V/19 o el texto de la regla V/12 del SOLAS 74/88 en vigor antes del 1 de julio de 2002, según proceda);

(CA) .14 confirmar que las diversas alarmas prescritas para los aparatos de gobierno hidráulicos, eléctricos y electrohidráulicos funcionan satisfactoriamente y que se realiza el mantenimiento pertinente de los medios para recargar los aparatos de gobierno hidráulicos (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y 30);

(CA) .15 examinar los medios de funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, incluidos, cuando proceda, los medios de telemando de las máquinas propulsoras desde el puente de navegación y los medios para accionar las máquinas principales y de otra índole desde una cámara de mando de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(CA) .16 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);

(CA) .17 confirmar que las medidas para reducir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);

(CA) .18 confirmar que el telégrafo de máquinas, el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas y el medio de comunicación con cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

(CA) .19 confirmar que la alarma para los maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);

(CA) .20 examinar visualmente y en funcionamiento, en la medida de lo posible, las instalaciones eléctricas, incluida la fuente principal de energía eléctrica y los sistemas de alumbrado (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);

(CA) .21 confirmar, en la medida de lo posible, el buen funcionamiento de la fuente o fuentes de energía eléctrica de emergencia, incluidos sus medios de arranque, los sistemas que alimentan y, cuando proceda, su funcionamiento automático (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y 44);

(CA) .22 examinar en general que las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

(CA) .23 examinar las disposiciones relativas a los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53) y, en particular, las funciones de ensayo aleatorio de la alarma, automática y de parada;

(CA) .24 confirmar, en la medida de lo posible, que los medios estructurales de prevención de incendios no han sufrido cambios, examinar y comprobar el funcionamiento de las puertas contraincendios manuales y automáticas, probar los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y probar los medios de parada de los sistemas de ventilación mecánica desde el exterior de los espacios a que den servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.3, 8.4, 9.2.1, 9.2.3, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52);

(CA) .25 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de alojamiento, de máquinas y de otra índole son satisfactorios (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 y 13.6) (SOLAS 74/88, regla II-2/45);

(CA) .26 examinar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/51);

(CA) .27 examinar visualmente el estado de las juntas de expansión de los sistemas de agua de mar.

(CA) 2.2.3 Por lo que respecta al casco*, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:

(CA) .1 confirmar, cuando proceda, que se mantienen los medios precisos para recuperar la capacidad de gobierno, como está prescrito, si se produce un solo fallo (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(CA) .2 examinar las aberturas de los tanques de carga, incluidas las juntas, tapas, brazolas y pantallas;

(CA) .3 examinar las válvulas de presión/vacío de los tanques de carga y los dispositivos para impedir el paso de las llamas (SOLAS 74/00, regla II-2/11.6);

(CA) .4 examinar los dispositivos para impedir el paso de las llamas de los respiraderos de todos los tanques de combustible, tanques de lastre oleoso, tanques de lavazas oleosas y espacios perdidos, en la medida de lo posible;

(CA) .5 examinar los sistemas de respiración, purga y desgasificación y de otros sistemas de ventilación de los tanques de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6 y 4.5.8) (SOLAS 74/88, regla II-2/59);

(CA) .6 examinar los sistemas de la carga, lavado con crudos, lastre y agotamiento, tanto sobre cubierta como en las cámaras de bombas de carga, y el sistema de combustible en cubierta;

(CA) .7 confirmar que todo el equipo eléctrico instalado en zonas peligrosas es apto para tales lugares, está en buen estado y es objeto de un mantenimiento adecuado;

(CA) .8 confirmar que se han eliminado las posibles fuentes de ignición de la cámara de bombas de carga y sus proximidades, tales como equipo suelto, materiales combustibles, etc., que no hay indicios de fugas indebidas y que las escalas de acceso están en buen estado;

(CA) .9 examinar todos los mamparos de las cámaras de bombas por si presentan indicios de fugas de hidrocarburos o grietas y, en particular, los medios de obturación de todas las perforaciones practicadas en dichos mamparos;

(CA) .10 examinar, en la medida de lo posible, las bombas de carga, de sentina, de lastre y de agotamiento por si presentan fugas indebidas en los prensaestopas, verificar que los dispositivos eléctricos y mecánicos de accionamiento y de cierre por telemando y el sistema de achique de la cámara de bombas funcionan correctamente y comprobar que los polines de las bombas están intactos;

(CA) .11 confirmar que funciona el sistema de ventilación de las cámaras de bombas, que los conductos están intactos, que funcionan los reguladores de tiro y que las pantallas están limpias;

---

* Véanse las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), anexo B).

(CA) .12 verificar que funcionan los manómetros instalados en las tuberías de descarga y los sistemas indicadores de nivel;

(CA) .13 examinar los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00, regla II-1/3-3);

(CA) .14 examinar los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);

(CA) .15 confirmar que el sistema de protección contra la corrosión utilizado en los tanques dedicados a lastre de los petroleros y graneleros es objeto de mantenimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2);

(CA) .16 examinar el alumbrado de emergencia de todas las cámaras de bombas de carga de los buques tanque construidos después del 1 de julio de 2002 (SOLAS 74/00, regla II-1/43).

(CA) 2.2.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento anual debe consistir en:

(CA) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.

(CA) 2.2.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:

(CA) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;

(CA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(CIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.

(CIn) 2.3.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.1.

(CIn) 2.3.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento intermedio debe consistir en:

(CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.2;

(CIn) .2 respecto de los buques de más de cinco años, un examen interno de los espacios representativos utilizados para el agua de lastre;

(CIn) .3 respecto de los buques de más de 10 años que no estén dedicados únicamente al transporte de cargas secas, un examen interno de los espacios de carga seleccionados;

(CIn) .4 respecto de los buques que tengan más de 15 años dedicados únicamente al transporte de cargas secas, un examen interno de los espacios de carga seleccionados.

(CIn) 2.3.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:

(CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3;

(CIn) .2 si al examinar los diversos sistemas de tuberías hubiese dudas en cuanto a su estado, podrá exigirse que las tuberías sean probadas a presión, calibradas o ambas cosas. Se prestará atención especial a ciertas reparaciones, como las chapas de refuerzo soldadas;

(CIn) .3 respecto de los buques que tengan más de 10 años, un examen interno de los espacios de carga seleccionados;

(CIn) .4 probar la resistencia del electroaislamiento de los circuitos eléctricos que haya en las zonas peligrosas, como son las cámaras de bomba de carga y las zonas adyacentes a los tanques de carga, pero cuando se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se podrán aceptar los valores obtenidos recientemente.

(CIn) 2.3.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:

(CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.

(CIn) 2.3.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(CIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;

(CIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(CR) **2.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.

(CR) 2.4.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.1, salvo respecto de la validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

(CR) 2.4.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CIn) 2.3.2;

(CR) .2 examinar los grifos de toma de mar y su acoplamiento al casco;

(CR) .3 examinar el equipo de fondeo y amarre, para lo cual se deberán apear e izar las anclas utilizando el molinete.

(CR) 2.4.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CIn) 2.3.3.

(CR) 2.4.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.

(CR) 2.4.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(CR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

(V) 3 DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE DE LOS BUQUES DE CARGA

(CV) 3.1 La inspección del exterior de la obra viva del buque de los buques de carga debe consistir en:

(CV) .1 examinar el forro exterior, incluidas las planchas del fondo y de proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el codaste y el timón;

(CV) .2 tomar nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón;

(CV) .3 examinar, en la medida de lo posible, los prensaestopas de la hélice y del eje de cola;

(CV) .4 tomar nota, en la medida de lo posible, del huelgo de los ejes de la hélice;

(CV) .5 examinar los cajones de toma de mar y coladores;

(CV) .6 efectuar el reconocimiento de los componentes correspondientes inspeccionados al mismo tiempo (véanse las "Cuestiones generales" de la sección 5.1).

(CV) 3.2 La conclusión de la inspección de la obra viva del buque de los buques de carga debe consistir en:

(CV) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;

(CV) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(R) 4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

(RI) **4.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(RI) 4.1.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(RI) .1 establecer las zonas marítimas declaradas de operaciones, el equipo instalado para cumplir las prescripciones funcionales en tales zonas marítimas de operaciones, los métodos adoptados para asegurar la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales y las medidas para suministrar una fuente de energía eléctrica de emergencia (si la hubiere) (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y IV/1 a 15);

(RI) .2 establecer el equipo radioeléctrico que procede someter a reconocimiento y, si el equipo está duplicado con el fin de asegurar la disponibilidad de lo dispuesto en las prescripciones funcionales, establecer lo que constituye el "equipo básico" y el "equipo duplicado" (SOLAS 74/88, regla IV/15) (debe quedar constancia del equipo de radiocomunicaciones adicional provisto además del exigido en cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio SOLAS);

(RI) .3 confirmar que todo el equipo prescrito en el Convenio SOLAS se ajusta a unas normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la OMI (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(RI) .4 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de la instalación radioeléctrica, incluidas las fuentes de energía eléctrica y las antenas (SOLAS 74/88, reglas II-1/43, IV/6 y 14);

(RI) .5 examinar los planos sobre la provisión y colocación de los dispositivos radioeléctricos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/6).

(RI) 4.1.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(RI) .1 examinar la situación, la protección de naturaleza física y electromagnética y la iluminación de cada instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla IV/6);

(RI) .2 confirmar la provisión de equipo para la instalación radioeléctrica teniendo debidamente en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, reglas III/6, IV/7 a 11, 14 y 15);

(RI) .3 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes como mínimo,

utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente, desde el puesto habitual de gobierno del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/4 y 7 a 11);

(RI) .4 examinar todas las antenas, incluido:

(RI) .4.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios de Inmarsat, y los alimentadores están colocados satisfactoriamente y no tienen defectos (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(RI) .4.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;

(RI) .5 examinar la fuente de energía de reserva, incluido:

(RI) .5.1 comprobar que hay capacidad suficiente para alimentar el equipo básico o duplicado durante una o seis horas, según proceda (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .5.2 y si la fuente de energía de reserva es una batería:

(RI) .5.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .5.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;

(RI) .5.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;

(RI) .5.2.4 comprobar que el cargador o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .5.2.5 comprobar que la información sobre la situación del buque se suministra de manera continua y automática a todos los equipos bidireccionales de comunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/18);

(RI) .6 examinar los transceptores de ondas métricas, incluido:

(RI) .6.1 comprobar el funcionamiento en los canales 6, 13 y 16 (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);

(RI) .6.2 comprobar la tolerancia de frecuencia, la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(RI) .6.3 comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluido el grado de prioridad de las unidades de control (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(RI) .6.4 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .6.5 comprobar el funcionamiento de la unidad o unidades de control de ondas métricas o del equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (SOLAS 74/88, regla IV/6);

(RI) .6.6 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera u otro buque;

(RI) .7 examinar el controlador de LSD en ondas métricas y el receptor de escucha de LSD en el canal 70, incluido:

(RI) .7.1 realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(RI) .7.2 comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba a una estación costera u otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;

(RI) .7.3 comprobar que la recepción es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba desde una estación costera u otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;

(RI) .7.4 comprobar que se oye la alarma de LSD en ondas métricas;

(RI) .7.5 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .8 examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, incluido:

(RI) .8.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .8.2 comprobar que la antena está sintonizada a todas las bandas apropiadas;

(RI) .8.3 comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(RI) .8.4 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o medir la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;

(RI) .8.5 comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;

(RI) .8.6 si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene el grado máximo de prioridad para iniciar la transmisión de alertas de socorro (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10, 11 y 14);

(RI) .9 examinar el equipo de radiotélex de ondas decamétricas, incluido:

(RI) .9.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .9.2 confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;

(RI) .9.3 comprobar el funcionamiento correcto, mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una prueba con una radioestación costera (SOLAS 74/88, reglas IV/10 y 11);

(RI) .10 examinar el controlador o los controladores de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, incluido:

(RI) .10.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RI) .10.2 confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo;

(RI) .10.3 comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;

(RI) .10.4 comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de atraque permiten efectuar transmisiones en dichas ondas (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10 y 11);

(RI) .10.5 comprobar que se oye la alarma de LSD de ondas hectométricas/decamétricas;

(RI) .11 examinar el receptor o receptores de escucha de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, incluido:

(RI) .11.1 confirmar que solamente se están supervisando las frecuencias de socorro y seguridad de LSD (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 12);

(RI) .11.2 comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radiotransmisores de ondas hectométricas/decamétricas (SOLAS 74/88, regla IV/12);

(RI) .11.3 comprobar el funcionamiento correcto por medio de una llamada de prueba desde una estación costera u otro buque;

(RI) .12 examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (SOLAS, reglas IV/7 y 14), incluido:

(RI) .12.1 comprobar la función con/sin silenciador;

(RI) .12.2 comprobar la sensibilidad del receptor, comparándola con estaciones conocidas;

(RI) .12.3 comprobar la audibilidad del altavoz;

(RI) .13 examinar la estación o estaciones terrenas de buque de Inmarsat, incluido:

(RI) .13.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva, y cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico o de otra índole del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente de energía eléctrica principal o de emergencia del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/13 y 14);

(RI) .13.2 comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de prueba aprobado, cuando sea posible, (SOLAS 74/88, reglas IV/10, 12 y 14);

(RI) .13.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;

(RI) .14 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14); incluido:

(RI) .14.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciben o inspeccionando una copia impresa reciente;

(RI) .14.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;

(RI) .15 examinar el equipo de llamada intensificada a grupos (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14); incluido:

(RI) .15.1 comprobar el funcionamiento correcto y la zona escuchando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;

(RI) .15.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;

(RI) .16 si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), incluido:

(RI) .16.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciben o inspeccionando una copia impresa reciente;

(RI) .16.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;

(RI) .17 examinar la RLS por satélite de 406 MHz (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), incluido:

(RI) .17.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;

(RI) .17.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;

(RI) .17.3 efectuar las operaciones de autoverificación;

(RI) .17.4 comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;

(RI) .17.5 comprobar la fecha de expiración de la batería;

(RI) .17.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de expiración;

(RI) .17.7 comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite;

(RI) .17.8 comprobar que la RLS ha sido objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra (SOLAS 74/00, regla IV/15.9);

(RI) .17.9 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de radiorrecalada de 121,5 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite;

(RI) .18 examinar la RLS de 1,6 GHz por satélite de Inmarsat (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);

(Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo.)

(RI) .19 examinar la RLS de LSD en ondas métricas (SOLAS 74/88, reglas IV/8 y 14);

(Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo)

(RI) .20 examinar el aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla III/6), incluido:

(RI) .20.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas;

(RI) .20.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se utilicen baterías recargables;

(RI) .20.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías primarias cuando se utilicen;

(RI) .20.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia;

(RI) .21 examinar el respondedor o respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 y 14), incluido:

(RI) .21.1 comprobar la posición e instalación;

(RI) .21.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;

(RI) .21.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías;

(RI) .22 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que haya a bordo para asegurarse de que son adecuadas según las zonas marítimas en que opere el buque y las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, regla IV/15).

(RI) 4.1.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la comprobación de que se llevan a bordo los documentos, etc., debe consistir en:

(RI) .1 comprobar que hay una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);

(RI) .2 comprobar los títulos de los radiooperadores (SOLAS 74/88, regla IV/16, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 56);

(RI) **.3** comprobar el registro radioeléctrico (SOLAS 74/88, regla IV/17, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);

(RI) **.4** comprobar que se llevan publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);

(RI) **.5** comprobar que se llevan manuales de operaciones para todo el equipo (SOLAS 74/88, regla IV/15);

(RI) **.6** comprobar que se llevan manuales de servicio para todo el equipo cuando el mantenimiento en la mar sea la opción declarada (SOLAS 74/88, regla IV/15).

(RI) **4.1.4** Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(RI) **.1** un informe sobre el reconocimiento, en el que consten pormenores del mismo, así como las omisiones y deficiencias, que el inspector, indicando claramente la organización que representa, elaborará y remitirá a las autoridades pertinentes, las cuales, si quedan satisfechas, deben expedir el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo R).

(RP) **4.2 Reconocimientos periódicos** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.

(RP) 4.2.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas para buques de carga, incluidas las de los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(RP) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

(RP) .2 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;

(RP) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(RP) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(RP) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

(RP) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(RP) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(RP) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(RP) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

(RP) .10 comprobar que se dispone a bordo de información adecuada para el manejo y mantenimiento apropiados del equipo;

(RP) .11 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(RP) .12 confirmar que todo nuevo equipo ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que no se han hecho cambios que afecten a la validez de los certificados;

(RP) .13 confirmar que se ha mantenido un registro durante el plazo transcurrido desde el último reconocimiento de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/17);

(RP) .14 comprobar las pruebas documentales de que la capacidad real de la batería ha sido demostrada en puerto en el curso de los 12 meses últimos (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(RP) .15 confirmar que se han cumplido las disposiciones de (RI) 4.1.3.

(RP) 4.2.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento periódico debe consistir en:

(RP) .1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.

(RP) 4.2.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento periódico debe consistir en:

(RP) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga;

(RP) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(RR) **4.3 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.

(RR) 4.3.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(RR) .1 las disposiciones de (RP) 4.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.

(RR) 4.3.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(RR) .1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.

(RR) 4.3.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(RR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, la expedición de un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, con arreglo a las disposiciones de (PaI) 4.1.4.

(Pa) **5 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE**

(PaI) **5.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(PaI) 5.1.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(PaI) .1 examinar el compartimentado y la estabilidad (SOLAS 74/88/95, reglas II-1/4 a 8, 8-1, 8-2, 8-3, 13 y 16);

(PaI) .2 examinar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);

(PaI) .3 examinar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas de los mismos, incluidos la disposición y los medios de accionamiento de las puertas estancas (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14 y 15);

(PaI) .4 examinar la disposición de los dobles fondos (SOLAS 74/88, regla II-1/12);

(PaI) .5 examinar los medios de las aberturas del forro exterior por debajo de la línea de margen, la construcción de las puertas estancas, portillos, cubiertas estancas, troncos estancos, etc., y la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, reglas II-1/17, 18, 19 y 20);

(PaI) .6 examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, reglas II-1/21 y 39);

(PaI) .7 examinar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);

(PaI) .8 examinar los planos de las instalaciones de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 a 36 y 54);

(PaI) .9 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/88, reglas II-1/39, 40, 41, 42, 44 y 45);

(PaI) .10 comprobar, cuando proceda, la provisión de alumbrado de emergencia complementario (SOLAS 74/88, reglas II-1/42-1);

(PaI) .11 examinar los planos de las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra (SOLAS 74/88, regla II-1/39, SOLAS 74/00, regla II-2/10.2 y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, regla II-1/39 y reglas II-2/4 y 19);

(PaI) .12 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los extintores de incendios y los equipos de bombero (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);

(PaI) .13 examinar los planos de los dispositivos de extinción de incendios y de los medios especiales de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/39 y II-2/7 y 11);

(PaI) .14 examinar las medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);

(PaI) .15 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los medios de evacuación (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17, 20 y Código SSCI, capítulo 13, secciones 1 y 2) (SOLAS 74/88, reglas II-2/23 a 36);

(PaI) .16 examinar los planos para la protección de los espacios de categoría especial y otros espacios de carga (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 39);

(PaI) .17 examinar los planos del sistema fijo de detección de incendios y el sistema de alarma, la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico y otros medios eficaces de comunicación (SOLAS 74/00, regla II-2/12) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);

(PaI) .18 examinar los planos de los medios especiales para el transporte de mercancías peligrosas, cuando proceda, incluidos el suministro de agua, el equipo y los cables eléctricos, el sistema de detección de incendios, el achique de sentinas y la protección del personal (SOLAS 74/88, reglas 11-2/41 y 54);

(PaI) .19 examinar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y de los medios de reunir a los pasajeros (SOLAS 74/00, reglas III/11 a 17, 21 y 24);

(PaI) .20 examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su equipo y los medios de puesta a flote, recuperación y embarco (SOLAS 74/88, reglas III/20 a 24, 36, 38 a 44 y 48);

(PaI) .21 examinar el proyecto de los botes de rescate, incluidos su equipo y los dispositivos de puesta a flote y recuperación (SOLAS 74/88, reglas III/16, 20, 47 y 48);

(PaI) .22 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);

(PaI) .23 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de las bengalas para señales de socorro y el aparato lanzacabos y la disponibilidad del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/88, reglas III/6, 17, 35, 49 y 50);

(PaI) .24 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales

fumígenas autoactivadas, cabos flotantes, chalecos salvavidas, trajes de inmersión y ayudas térmicas (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21 y 31 a 37);

(PaI) .25 examinar los planos para el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluido el suministrado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);

(PaI) .26 examinar los planos del emplazamiento y las especificaciones de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);

(PaI) .27 examinar los planos relativos al proyecto del puente y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente (SOLAS 74/00, regla V/15);

(PaI) .28 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los siguientes aparatos náuticos, según proceda: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, el SIVCE, incluidos los medios de apoyo para éste, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora (SOLAS 74/00, regla V/19);

(PaI) .29 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);

(PaI) .30 comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (SOLAS 74/00, regla V/22);

(PaI) .31 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23);

(PaI) .32 establecer las zonas marítimas de operaciones declaradas, el equipo instalado para cumplir las prescripciones funcionales en tales zonas marítimas de operaciones, los métodos adoptados para asegurar la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales y las medidas para suministrar una fuente de energía eléctrica de emergencia (si la hubiere) (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y IV/1 a 15);

(PaI) .33 establecer el equipo radioeléctrico que procede someter a reconocimiento y, si el equipo está duplicado con el fin de asegurar la disponibilidad de lo dispuesto en las prescripciones funcionales, establecer lo que constituye el "equipo básico" y el "equipo duplicado" (SOLAS 74/88, regla IV/15) (debe quedar constancia del equipo de radiocomunicaciones complementario provisto además del que exige el cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio SOLAS);

(PaI) .34 confirmar que todo el equipo prescrito en el Convenio SOLAS se ajusta a unas normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la OMI (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .35 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de la instalación radioeléctrica, incluidas las fuentes de energía eléctrica y las antenas (SOLAS 74/88, reglas II-1/42, IV/6 y 14);

(PaI) .36 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de los dispositivos radioeléctricos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/6);

(PaI) .37 si procede, comprobar que se conserva a bordo, oportunamente actualizada, una lista de todas las limitaciones operacionales del buque de pasaje.

(PaI) 5.1.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(PaI) .1 examinar el exterior de la obra viva del buque, incluidas las planchas del fondo y de la proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el marco del codaste, el timón, los cajones de tomas de mar y los coladores (SOLAS 74/88, regla I/7 b) i));

(PaI) .2 confirmar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16);

(PaI) .3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);

(PaI) .4 confirmar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas aplicadas a los mismos, confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que lo atraviesan se pueden accionar desde encima de la cubierta de francobordo y que no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni ninguna otra abertura, confirmar que los demás mamparos, según lo exija el compartimentado del buque, son estancos hasta la cubierta de cierre y verificar la construcción de las puertas estancas y que han sido sometidas a prueba (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18);

(PaI) .5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando haya tuberías, imbornales, etc., que atraviesen mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaI) .6 confirmar que en el puente de navegación se dispone de un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que señalen si éstas se hallan abiertas o cerradas, y confirmar que las puertas estancas y sus medios de accionamiento se han instalado de conformidad con los planes aprobados (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaI) .7 someter a prueba el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15), y en particular que:

(PaI) .7.1 se pueden accionar localmente desde ambos lados del mamparo,

(PaI) .7.2 están provistas de dispositivos que indiquen si la puerta esta abierta o cerrada en todos los puestos de telemando;

(PaI) .7.3 están provistas de una alarma audible distinta de cualquier otra alarma que pueda haber en la zona y, cuando proceda, de una señal visual intermitente;

(PaI) .7.4 están provistas de manivelas de control a ambos lados del mamparo de modo que una persona pueda mantener ambas en la posición abierta y pasar sin riesgo por la puerta estanca sin poner en funcionamiento accidentalmente el mecanismo de cierre motorizado;

(PaI) .8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores se pueden accionar si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaI) .9 comprobar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que se pueda cerrar a distancia e instalada en mamparos estancos que separen espacios de entrepuente confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaI) .10 confirmar que se ha colocado un aviso relativo al cierre de las planchas amovibles que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si procede, someter a prueba las puertas estancas de accionamiento mecánico instaladas en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaI) .11 confirmar que hay medios para cerrar los portillos y sus tapas, así como los imbornales, las descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/17);

(PaI) .12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas son fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que señalen la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17);

(PaI) .13 confirmar que los portalones y las portas de carga y de carboneo instalados por debajo de la línea de margen se pueden cerrar bien y que las aberturas

interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc., están provistos de una tapa eficaz (SOLAS 74/88, regla II-1/17);

(PaI) .14 confirmar mediante una prueba con una manguera o de inundación la estanquidad de las cubiertas y troncos, túneles y conductos de ventilación estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/19);

(PaI) .15 confirmar que hay medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/20);

(PaI) .16 confirmar que hay medios de bombeo de sentina y que cada bomba y cada sistema de bombeo provisto en cada compartimiento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(PaI) .17 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(PaI) .18 efectuar una prueba de estabilidad (SOLAS 74/88, regla II-1/22);

(PaI) .19 comprobar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);

(PaI) .20 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniéndose debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(PaI) .21 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(PaI) .22 confirmar que se dispone de medios que aseguren que se pueden poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(PaI) .23 confirmar que las calderas, todos los componentes de las máquinas y todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como los accesorios correspondientes, que hayan de soportar presiones internas se han sometido a pruebas adecuadas, incluida una de presión (SOLAS 74/88, regla II-1/26;

(PaI) .24 confirmar que se dispone de medios que impidan sobrepasar la velocidad admisible cuando haya riesgo de que las máquinas superen la velocidad de régimen (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(PaI) .25 confirmar que, cuando sea posible, se dispone de medios de protección contra las presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares y

otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan estar sometidas a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(PaI) .26 confirmar que, cuando proceda, se dispone de válvulas de seguridad contra explosiones del cárter en los motores de combustión interna y que están dispuestas de un modo que quede reducida al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(PaI) .27 confirmar que las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares están provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, tales como los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en avería total, daños graves o explosión (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(PaI) .28 confirmar y registrar la capacidad de las máquinas para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado y para detener el buque en una distancia razonable, así como la eficacia de los medios suplementarios para maniobrar o detener el buque (SOLAS 74/88, regla II-1/28);

(PaI) .29 confirmar que el aparato de gobierno principal y el auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .30 confirmar, cuando proceda, que todos los componentes esenciales del aparato de gobierno están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .31 confirmar que se han instalado válvulas de desahogo en cualquier parte del sistema hidráulico del aparato de gobierno que pueda ser aislada y en la que pueda generarse presión procedente de la fuente de energía o de fuerzas exteriores, y que dichas válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .32 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha avante, el cambio del timón desde una posición de 35° hasta otra de 35° a la banda opuesta hallándose el buque navegando a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y con su calado máximo en agua salada, y dadas las mismas condiciones, desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30º a la banda opuesta en no más de 28 segundos (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .33 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación, puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y permite el cambio del timón desde una posición de 15º a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta en no más de 60 segundos, hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a siete nudos si esta velocidad fuera mayor, y con su calado máximo en agua salada (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .34 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal y auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía de uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .35 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, después de un solo fallo en su sistema de tuberías o en uno de los servomotores se puede aislar el defecto de modo que se conserve la capacidad de gobierno o se recupere rápidamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .36 confirmar que los sistemas de control del aparato de gobierno principal desde el puente de navegación y desde el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .37 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de mando independientes que se accionan desde el puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .38 confirmar que el sistema de control del aparato de gobierno auxiliar desde el compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, desde el puente de navegación, funciona satisfactoriamente y dicho sistema es independiente del sistema de control del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .39 confirmar que el sistema de control de los aparatos de gobierno principal y auxiliar que se pueda accionar desde el puente de navegación puede ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación, que en el compartimiento del aparato de gobierno hay medios para desconectarlo de su correspondiente aparato de gobierno y que si falla el suministro de energía eléctrica se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .40 confirmar que los circuitos de energía eléctrica y los sistemas de control del aparato de gobierno, así como los correspondientes componentes, cables y tuberías, están tan separados en toda su longitud como resulte posible (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .41 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se ha provisto un teléfono u otro medio para transmitir a esos puestos información de arrumbamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y V/12);

(PaI) .42 confirmar que la posición angular del timón se indica en el puente de navegación, independientemente del sistema de control del aparato de gobierno, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor, y que dicha posición angular se indica en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y V-5/12);

(PaI) .43 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y óptica indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico, cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas, funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento, dotado de un indicador de contenido, con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .44 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y que, en la medida de lo posible, está separado de los espacios de máquinas y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaI) .45 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales (SOLAS 74/88, regla II-1/30);

(PaI) .46 confirmar que las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque están provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(PaI) .47 confirmar que se dispone de los medios adecuados cuando las máquinas propulsoras vayan a ser telemandadas desde el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(PaI) .48 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(PaI) .49 confirmar que, en general, se dispone de medios que permitan neutralizar manualmente los mandos automáticos y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(PaI) .50 confirmar que las calderas caldeadas con combustible líquido y gases de escape, los generadores de vapor no expuestos al fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido están provistos de los dispositivos de seguridad adecuados (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);

(PaI) .51 confirmar el buen funcionamiento de la ventilación en los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);

(PaI) .52 confirmar que las medidas para impedir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);

(PaI) .53 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

(PaI) .54 confirmar que el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas también funciona satisfactoriamente y que se han instalado medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se gobiernan las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

(PaI) .55 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);

(PaI) .56 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;

(PaI) .57 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques están en buen estado;

(PaI) .58 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado;

(PaI) .59 confirmar que los tanques del pique de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante ni otros hidrocarburos inflamables;

(PaI) .60 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluidas la fuente de energía principal y las redes de alumbrado, están instaladas de conformidad con los planes aprobados (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);

(PaI) .61 confirmar que se ha provisto una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia y que sus sistemas auxiliares están alimentados satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/42);

(PaI) .62 confirmar que los medios de arranque de cada grupo electrógeno de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);

(PaI) .63 comprobar, cuando proceda, la disposición del alumbrado de emergencia complementario y someterlo a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/42-1);

(PaI) .64 confirmar que se han adoptado precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

(PaI) .65 confirmar, cuando proceda, que los medios para que los espacios de máquinas puedan ser utilizados sin dotación permanente son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/54);

(PaI) .66 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);

(PaI) .67 examinar la disponibilidad y disposición de los extintores de incendios y los equipos de bombero (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);

(PaI) .68 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);

(PaI) .69 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas y de carga, según proceda, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);

(PaI) .70 examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales en los espacios de máquinas y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos de control previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, el cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de tiro forzado e inducido para la caldera, así como la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);

(PaI) .71 examinar las medidas relativas al combustible líquido, el aceite lubricante y otros aceites inflamables y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables (SOLAS 74/88, regla II-2/15);

(PaI) .72 examinar los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 14, 36 y 41);

(PaI) .73 confirmar que todos los aspectos de la instalación de la protección estructural contra incendios, incluida la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, las aberturas de las divisiones de clase "A" y clase "B", los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, así como el uso de materiales combustibles, se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00,

reglas II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17, 20 y Código SSCI, capítulo 13, secciones 1 y 2) (SOLAS 74/88, reglas II-2/23 a 35);

(PaI) .74 someter a prueba las puertas contraincendios manuales y automáticas, incluidos los medios de cierre de las aberturas de las divisiones de clase "A" y clase "B" (SOLAS 74/88, reglas II-2/30 y 31);

(PaI) .75 someter a prueba los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación para la extracción de humo y comprobar que la ventilación mecánica se puede parar desde un lugar situado fuera del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/88, regla II-2/32);

(PaI) .76 confirmar que las escaleras y escalas están dispuestas de modo que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios destinados a los pasajeros y la tripulación y desde los espacios en que normalmente trabaje la tripulación (SOLAS 74/00, regla II-2/13.7), y en particular que:

(PaI) .76.1 debajo de la cubierta de cierre hay dos medios de evacuación desde cada compartimiento estanco, uno de los cuales será independiente de las puertas estancas;

(PaI) .76.2 encima de la cubierta de cierre hay dos medios de evacuación desde cada zona vertical principal o cada zona análoga, uno de los cuales dará acceso a una escalera que constituya una salida vertical;

(PaI) .76.3 la estación radiotelegráfica, si la hubiere, tiene acceso directo a la cubierta expuesta o dispone de dos medios de acceso o salida, uno de los cuales es un portillo o una ventana de amplitud suficiente;

(PaI) .77 confirmar que los medios de evacuación de cualquier espacio de categoría especial se ajustan en general a lo dispuesto en (PaI) 5.1.2.76 (SOLAS 74/88, regla II-2/28);

(PaI) .78 confirmar que en los espacios de máquinas hay dos medios de evacuación ampliamente separados que conduzcan hacia las cubiertas de embarco en los botes y balsas salvavidas, incluido un refugio contra el fuego cuando el espacio esté situado por debajo de la cubierta de cierre (SOLAS 74/88, regla II-2/28);

(PaI) .79 confirmar los medios de prevención de incendios de los espacios de categoría especial y otros espacios de carga y comprobar, según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 39);

(PaI) .80 confirmar y someter a prueba, según proceda, el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios, la alarma especial y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación (SOLAS 74/88, regla II-2/40);

(PaI) .81 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo, los cables eléctricos y el aislamiento de los mamparos límite, la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54);

(PaI) .82 comprobar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y de los medios para reunir los pasajeros (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16, 20 y 24);

(PaI) .83 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/20, 21, 33, 34, 36 y 38 a 44);

(PaI) .84 examinar los medios para efectuar el embarco en cada embarcación de supervivencia y someter a prueba cada dispositivo de puesta a flote, incluidas las pruebas de sobrecarga y las pruebas para establecer la velocidad de arriado y la puesta a flote de cada embarcación de supervivencia con el buque en la condición de calado mínimo de navegación marítima, y comprobar la recuperación de cada bote salvavidas (SOLAS 74/88, reglas III/11, 12, 13, 15, 20 y 48);

(PaI) .85 desplegar el 50% de los sistemas de evacuación marinos después de instalados (Código IDS, sección 5.1 y MSC/Circ.809);

(PaI) .86 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/00, reglas III/21 y 26.3, Código IDS, sección 5.1 y MSC/Circ.809);

(PaI) .87 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate y someter a prueba cada dispositivo de puesta a flote y recuperación, incluidas las pruebas de sobrecarga y las pruebas para establecer la velocidad de arriado y recuperación, y asegurarse de que cada bote de rescate se puede arriar al agua y recuperar con el buque en la condición de calado mínimo de navegación marítima (SOLAS 74/88, reglas III/14, 16, 20 y 48);

(PaI) .88 examinar los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/88, regla III/24);

(PaI) .89 comprobar que el motor del bote o los botes de rescate y de cada bote salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás;

(PaI) .90 confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote (SOLAS 74/88, regla III/9);

(PaI) .91 examinar la disponibilidad y estiba, comprobando su funcionamiento, del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);

(PaI) .92 examinar la disponibilidad y estiba de las bengalas de socorro y del aparato lanzacabos, comprobar la disponibilidad y funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y someter a prueba los medios de funcionamiento del sistema de alarma general (SOLAS 74/88, regla III/6);

(PaI) .93 examinar la disponibilidad, disposición y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión y las ayudas térmicas (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21 y 31 a 37);

(PaI) .94 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco y de pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluido el suministrado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);

(PaI) .95 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de medios de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/26.4);

(PaI) .96 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de una zona de evacuación para helicópteros (SOLAS 74/00, regla III/28);

(PaI) .97 comprobar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/00, regla III/29);

(PaI) .98 comprobar la compatibilidad electromagnética del equipo eléctrico y electrónico instalado en el puente o en sus proximidades (SOLAS 74/00, regla V/17);

(PaI) .99 examinar la provisión y el emplazamiento, comprobando su funcionamiento, según proceda, de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);

(PaI) .100 comprobar la disponibilidad y especificaciones de la lámpara de señales diurnas (SOLAS 74/88, regla V/11);

(PaI) .101 comprobar, según proceda, la disponibilidad y funcionamiento del equipo reseñado a continuación (SOLAS 74/00, regla V/19):

(PaI) .101.1 el compás magnético, incluido su emplazamiento, movimiento, iluminación y un taxímetro o dispositivo de marcación de compás (SOLAS 74/00, regla V/19);

(PaI) .101.2 las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y oportunamente actualizadas y, cuando se utilicen sistemas electrónicos (SIVCE), las cartas electrónicas y el sistema auxiliar prescrito, oportunamente actualizados (SOLAS 74/00, regla V/19);

(PaI) .101.3 el receptor para el sistema mundial de navegación por satélite o el sistema de radionavegación terrenal;

(PaI) .101.4 el sistema de recepción acústica, cuando el puente se halle totalmente cerrado;

(PaI) .101.5 los medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, si lo hay;

(PaI) .101.6 el compás magnético de respeto;

(PaI) .101.7 la lámpara de señales diurnas;

(PaI) .101.8 el ecosonda, incluidos el buen acceso, visión y alumbrado de la presentación visual;

(PaI) .101.9 el radar o radares, incluidos los recorridos de los guíaondas y los cables para comprobar su encaminamiento y protección, y la pantalla, confirmando la iluminación, los medios de punteo, el funcionamiento correcto de todos los mandos, las funciones y el dispositivo indicador del movimiento verdadero, si lo hubiere;

(PaI) .101.10 la ayuda de punteo electrónica, la ayuda de seguimiento automático o la ayuda de punteo radar automática, según proceda, utilizando los instrumentos de prueba adecuados;

(PaI) .101.11 los dispositivos medidores de la velocidad y la distancia;

(PaI) .101.12 el dispositivo transmisor del rumbo que facilita información sobre el rumbo al radar, las ayudas de punteo y el equipo del sistema de identificación automática, así como los dispositivos indicadores de distancias;

(PaI) .101.13 el sistema de identificación automática
(se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia con el equipo);

(PaI) .101.14 el sistema de control del rumbo o de la derrota;

(PaI) .102 comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);

(PaI) .103 comprobar que se dispone del Código internacional de señales (SOLAS 74/00, regla V/21);

(PaI) .104 comprobar la disponibilidad y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23);

Nota: El reconocimiento de la instalación radioeléctrica, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, lo debe llevar siempre a cabo un inspector de radiocomunicaciones competente que tenga el conocimiento necesario de las

prescripciones del Convenio SOLAS 1974, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y de las normas de funcionamiento conexas del equipo radioeléctrico. El reconocimiento radioeléctrico se debe llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda efectuar todas las mediciones pertinentes prescritas en las presentes directrices. Al concluir satisfactoriamente el reconocimiento, el inspector de radiocomunicaciones debe enviar a las autoridades responsables de la expedición del Certificado de seguridad para buque de pasaje un informe sobre dicho reconocimiento, en el que también indicará la organización a que representa.

(PaI) .105 examinar la ubicación, la protección de origen físico y electromagnético y la iluminación de cada instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla IV/6);

(PaI) .106 confirmar la provisión de equipo para la instalación radioeléctrica teniendo bien en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, reglas III/6, IV/7 a 11, 14 y 15);

(PaI) .107 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente desde el puesto habitual de gobierno del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/4 y 7 a 11);

(PaI) .108 examinar todas las antenas, incluido:

(PaI) .108.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios de Inmarsat, y sus bajadas están colocadas satisfactoriamente y no tienen defectos (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .108.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;

(PaI) .109 examinar la fuente de energía de reserva, incluido:

(PaI) .109.1 comprobar que hay capacidad suficiente para accionar el equipo básico o duplicado durante una o seis horas, según proceda (SOLAS 74/88, regla IV/13); y

(PaI) .109.2 si la fuente de energía de reserva es una batería:

(PaI) .109.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(PaI) .109.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;

(PaI) .109.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;

(PaI) .109.2.4 comprobar que el o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(PaI) .110 examinar los transceptores de ondas métricas, incluido:

(PaI) .110.1 comprobar el funcionamiento en los canales 6, 13 y 16 (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);

(PaI) .110.2 comprobar la tolerancia de frecuencias, la calidad de la transmisión y salida de potencia de radiofrecuencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .110.3 comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluida la prioridad de las unidades de mando (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .110.4 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(PaI) .110.5 comprobar el funcionamiento de la unidad o las unidades de mando de ondas métricas o el equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (SOLAS 74/88, regla IV/6);

(PaI) .110.6 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera u otro buque;

(PaI) .111 examinar el controlador de LSD en ondas métricas y el receptor de escucha de LSD en el canal 70, incluido:

(PaI) .111.1 realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo tiene programada la identidad correcta del servicio móvil marítimo (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .111.2 comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada ordinaria o de prueba a una estación costera, otro buque, al equipo duplicado de a bordo o al equipo de prueba especial;

(PaI) .111.3 comprobar que la recepción es correcta por medio de una llamada corriente o de prueba desde una estación costera, otro buque, el equipo duplicado de a bordo o el equipo de prueba especial;

(PaI) .111.4 comprobar que se oye la alarma de LSD en ondas métricas;

(PaI) .111.5 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, reglas IV/13);

(PaI) .112 examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, incluido:

(PaI) .112.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(PaI) .112.2 comprobar que la antena está sintonizada en todas las bandas apropiadas;

(PaI) .112.3 comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .112.4 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o midiendo la calidad de la transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;

(PaI) .112.5 comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;

(PaI) .112.6 si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene prioridad por lo que se refiere a iniciar la transmisión de alertas de socorro (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10, 11 y 14);

(PaI) .112.7 comprobar el funcionamiento correcto del dispositivo generador de la señal de alarma radiotelefónica en una frecuencia distinta de 2 182 kHz;

(PaI) .113 examinar el equipo de radiotélex en ondas decamétricas, incluido:

(PaI) .113.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(PaI) .113.2 confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;

(PaI) .113.3 comprobar el funcionamiento correcto de la impresión directa mediante inspección o una prueba con una radioestación costera (SOLAS 74/88, reglas IV/10 y 11);

(PaI) .114 examinar el controlador o los controladores de LSD en ondas hectométricas/decamétricas, incluido:

(PaI) .114.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(PaI) .114.2 confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo;

(PaI) .114.3 comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;

(PaI) .114.4 comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de atraque permiten las transmisiones en dichas ondas (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 11);

(PaI) .114.5 comprobar que se oye la alarma de LSD en ondas hectométricas/decamétricas;

(PaI) .115 examinar el o los receptores de escucha de LSD en ondas hectométricas/decamétricas, incluido:

(PaI) .115.1 confirmar que solamente se está escuchando en las frecuencias de socorro y seguridad de LSD (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 12);

(PaI) .115.2 comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radio-transmisores en ondas hectométricas/decamétricas (SOLAS 74/88, regla IV/12);

(PaI) .115.3 comprobar el funcionamiento correcto por medio de una llamada de prueba desde una estación costera u otro buque;

(PaI) .116 examinar el receptor de escucha radiotelefónica en la frecuencia de socorro (SOLAS, reglas IV/7 y 14), incluido:

(PaI) .116.1 comprobar la función con/sin silenciador;

(PaI) .116.2 comprobar la sensibilidad del receptor comparándola con estaciones conocidas;

(PaI) .116.3 comprobar la audibilidad del altavoz;

(PaI) .117 examinar la estación o las estaciones terrenas de buque de Inmarsat, incluido:

(PaI) .117.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva y, cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico y de otra índole del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente de energía eléctrica principal o de emergencia del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/13 y 14);

(PaI) .117.2 comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de prueba aprobado, cuando sea posible (SOLAS 74/88, reglas IV/10, 12 y 14);

(PaI) .117.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;

(PaI) .118 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14); incluido:

(PaI) .118.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;

(PaI) .118.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;

(PaI) .119 examinar el equipo de llamada intensificada a grupos (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14); incluido:

(PaI) .119.1 comprobar el funcionamiento y la zona correctos observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;

(PaI) .119.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;

(PaI) .120 si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétrícas (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), incluido:

(PaI) .120.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;

(PaI) .120.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;

(PaI) .121 examinar la RLS de 406 MHz (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), incluido:

(PaI) .121.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;

(PaI) .121.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;

(PaI) .121.3 efectuar las operaciones de autoverificación;

(PaI) .121.4 comprobar que la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;

(PaI) .121.5 comprobar la fecha de expiración de la batería;

(PaI) .121.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de expiración;

(PaI) .122 examinar la RLS de 1,6 GHz por satélite de Inmarsat (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);

(se elaborará en su momento, cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo)

(PaI) .123 examinar la RLS de LSD en ondas métricas (SOLAS 74/88, reglas IV/8 y 14);

(se elaborará en su momento, cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo)

(PaI) .124 examinar el aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla III/6), incluido:

(PaI) .124.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .124.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se emplean baterías recargables (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .124.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías primarias, si se utilizan (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .124.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);

(PaI) .125 examinar el respondedor o los respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 y 14), incluido:

(PaI) .125.1 comprobar la posición e instalación;

(PaI) .125.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;

(PaI) .125.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías;

(PaI) .126 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que hay a bordo para asegurarse de que las que se llevan son adecuadas para las zonas marítimas en que opera el buque y las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, regla IV/15);

(PaI) .127 comprobar que se ha instalado un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra, o, si procede, que se ha instalado una RLS adicional cerca del puesto de órdenes de maniobra. (SOLAS 74/88, regla IV/6);

(PaI) .128 comprobar que se facilita de manera continua y automática la información sobre la situación del buque a todo el equipo de telecomunicaciones pertinente a fin de que se incluya en el alerta de socorro inicial. (SOLAS 74/88, regla IV/6);

(PaI) .129 comprobar que el panel de alarma de socorro instalado en el puesto de órdenes de maniobra proporciona una indicación visual o acústica de los alertas de socorro recibidos (SOLAS 74/88, regla IV/6);

(PaI) .130 comprobar la disponibilidad y el funcionamiento de los medios que permiten mantener radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar del siniestro, para fines de búsqueda y salvamento, desde el puesto habitual de gobierno del buque utilizando las frecuencias de 121,5 MHz y 123,1 MHz (SOLAS 74/88, regla IV/7).

(PaI) 5.1.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la comprobación de que la documentación prescrita se lleva a bordo debe consistir en:

(PaI) .1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23);

(PaI) .2 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);

(PaI) .3 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos o que, en su defecto, se han facilitado folletos de emergencia a cada oficial y que un duplicado de dichos planos o folletos de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, regla II-2/15.2.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/20). Los planos de lucha contra incendios están en el idioma prescrito por la Administración;

(PaI) .4 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-2/14.2.2 y 14.3);

(PaI) .5 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/88, reglas II-1/15.2.3 y 16.2);

(PaI) .6 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54 3));

(PaI) .7 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y en un lenguaje comprensible para todas las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 53);

(PaI) .8 confirmar que se dispone de un manual de formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);

(PaI) .9 confirmar que se dispone de la lista de comprobaciones y las instrucciones para el sistema de evacuación marítimo, cuando se disponga de él, así como de las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);

(PaI) .10 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);

(PaI) .11 comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, reglas V/16 y 19);

(PaI) .12 comprobar que se dispone de las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/00, reglas V/19 y 27);

(PaI) .13 comprobar que se dispone del Código internacional de señales cuando el buque deba llevar una instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla V/21);

(PaI) .14 confirmar que se conserva a bordo una lista en la que se indiquen las limitaciones operacionales impuestas al buque (SOLAS 74/00, regla V/30);

(PaI) .15 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29);

(PaI) .16 comprobar que se llevan manuales de operaciones para todo el equipo (SOLAS 74/88, regla IV/15);

(PaI) .17 comprobar que se llevan los manuales de servicio para todo el equipo cuando el mantenimiento en la mar sea la opción declarada (SOLAS 74/88, regla IV/15);

(PaI) .18 comprobar que existe una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);

(PaI) .19 comprobar los títulos de los radiooperadores (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 55);

(PaI) .20 comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite;

(PaI) .21 comprobar los registros radioeléctricos (SOLAS 74/88, texto en vigor antes del 1 de febrero de 1992, regla IV/19, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);

(PaI) .22 comprobar que se llevan las publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);

(PaI) .23 comprobar que la RLS ha sido objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra;

(PaI) .24 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de radiorrecalada de 121,5 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite.

(PaI) 5.1.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(PaI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de pasaje y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo P).

(PaR) **5.2 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.

(PaR) 5.2.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(PaR) .1 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(PaR) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;

(PaR) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(PaR) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

(PaR) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(PaR) .6 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

(PaR) .7 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(PaR) .8 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;

(PaR) .9 comprobar que los reconocimientos ordinarios de las calderas y demás recipientes a presión, según determine la Administración, se han efectuado de acuerdo con lo prescrito y que se han sometido a prueba los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas;

(PaR) .10 comprobar que, según proceda, el casco y las máquinas han sido sometidos a reconocimiento de conformidad con el plan continuo de reconocimientos aprobado por la Administración o una sociedad de clasificación;

(PaR) .11 confirmar que la apertura y cierre y aseguramiento de los portillos situados por debajo de la línea de margen están registrados en el diario de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/17);

(PaR) .12 confirmar que el cierre de las portas de carga y que la apertura y cierre de cualquier puerta que haya sido necesario hacer en el mar para utilizar el buque o embarcar y desembarcar pasajeros están registrados en el diario de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/20-1);

(PaR) .13 confirmar que la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías están fácilmente accesibles (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23);

(PaR) .14 confirmar en el diario de navegación que se mantienen cerradas durante la navegación las aberturas que deben estarlo y que se llevan a cabo los ejercicios e inspecciones de las puertas estancas, etc., (SOLAS 74/88, reglas II-1/24 y 25);

(PaR) .15 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);

(PaR) .16 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se dispone de folletos de emergencia, y que un duplicado de dichos planos o folletos se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/88, regla II-2/20);

(PaR) .17 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.3);

(PaR) .18 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3 y 16.2);

(PaR) .19 comprobar si después del último reconocimiento hubo algún incendio a bordo que hiciera necesario utilizar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles, y las anotaciones en el diario de navegación;

(PaR) .20 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));

(PaR) .21 confirmar, cuando proceda, que hay una lista, manifiesto o plano de estiba especial para el transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/88, regla VII/5);

(PaR) .22 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo y que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y en un lenguaje comprensible para todas las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 37);

(PaR) .23 comprobar que se vienen haciendo las anotaciones en el diario de navegación (SOLAS 74/00, reglas III/19 y 20), y en particular:

(PaR) .23.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de pasajeros y tripulación para realizar ejercicios con los botes y de lucha contra incendios;

(PaR) .23.2 las anotaciones que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;

(PaR) .23.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y que se arrió cada uno de ellos al agua;

(PaR) .23.4 las anotaciones que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;

(PaR) .24 confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);

(PaR) .25 confirmar que se llevan a bordo las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);

(PaR) .26 comprobar, mediante las anotaciones en el diario de navegación, que se han realizado las comprobaciones y prácticas del aparato de gobierno (SOLAS 74/00, regla V/26);

(PaR) .27 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de la instalación de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);

(PaR) .28 comprobar que se dispone de los manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);

(PaR) .29 comprobar que se dispone de las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/00, regla V/27);

(PaR) .30 comprobar que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas (SOLAS 74/00, regla V/19);

(PaR) .31 confirmar que se conserva a bordo una lista en la que se indiquen las limitaciones operacionales impuestas al buque (SOLAS 74/00, regla V/30);

(PaR) .32 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29);

(PaR) .33 las disposiciones de (PaI) 5.1.3.11 a (PaI) 5.1.3.16;

(PaR) .34 confirmar que en el periodo comprendido desde el último reconocimiento se ha mantenido un registro que es satisfactorio a juicio de la Administración y según exige el Reglamento de Radiocomunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/17);

(PaR) .35 comprobar la prueba documental de que la capacidad efectiva de la batería se ha verificado en puerto durante los últimos 12 meses (SOLAS 74/88, regla IV/13);

(PaR) .36 si procede, comprobar que se conserva a bordo, oportunamente actualizada, una lista de todas las limitaciones operacionales del buque de pasaje.

(PaR) 5.2.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(PaR) .1 examinar el exterior de la obra viva del buque, incluidas las planchas del fondo y de la proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el marco del codaste, el timón, los cajones de tomas de mar y los coladores, tomando nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón, examinando la hélice y las juntas estancas del eje, en la medida de lo posible, y tomando nota del huelgo de los ejes de la hélice (SOLAS 74/88, regla I/7 b) ii));

(PaR) .2 examinar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16);

(PaR) .3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);

(PaR) .4 examinar el mamparo de colisión y los demás mamparos estancos que exija el compartimentado del buque (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18);

(PaR) .5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando hay tuberías, imbornales, etc. que atraviesan mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaR) .6 confirmar que en el puente de navegación hay un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que muestren si éstas se hallan abiertas o cerradas (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaR) .7 comprobar el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15), y en particular que:

(PaR) .7.1 se pueden accionar localmente desde ambos lados del mamparo;

(PaR) .7.2 están provistas de dispositivos que indiquen si la puerta está abierta o cerrada en todos los puestos de telemando;

(PaR) .7.3 están provistas de una alarma audible distinta de cualquier otra alarma que pueda haber en la zona y, cuando proceda, de una señal visual intermitente;

(PaR) .7.4 están provistas de manivelas de control a ambos lados del mamparo de modo que una persona pueda mantener ambas en la posición abierta y pasar sin riesgo por la puerta estanca sin poner en funcionamiento accidentalmente el mecanismo de cierre motorizado;

(PaR) .8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores siguen funcionando si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaR) .9 examinar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que se pueda cerrar a distancia, instalada en los mamparos estancos que separen espacios de entrepuente, y confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaR) .10 confirmar que se ha colocado un aviso referente al cierre de toda plancha amovible que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si procede, someter a prueba toda puerta estanca de accionamiento a motor instalada en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

(PaR) .11 examinar los medios de cierre de los portillos y sus tapas, así como de imbornales, descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/17);

(PaR) .12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas están fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que muestren la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17);

(PaR) .13 confirmar que los portalones y las portas de carga y de carboneo instalados por debajo de la línea de margen se pueden cerrar bien y que las aberturas interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc. están provistos de una tapa eficaz (SOLAS 74/88, regla II-1/17);

(PaR) .14 examinar los medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/20);

(PaR) .15 examinar los medios de bombeo de sentina y confirmar que cada bomba y cada sistema de bombeo provistos en cada compartimiento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(PaR) .16 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);

(PaR) .17 examinar, cuando proceda, los medios indicadores de la condición de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);

(PaR) .18 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, son objeto de mantenimiento de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(PaR) .19 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(PaR) .20 confirmar que se dispone de medios que aseguren que se pueden poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

(PaR) .21 examinar, cuando sea factible, los medios provistos para proteger contra presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares u otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan estarlo a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(PaR) .22 examinar, cuando proceda, las válvulas de seguridad contra explosiones del cárter instaladas en los motores de combustión interna y confirmar que están dispuestas de un modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1 /27);

(PaR) .23 confirmar que los dispositivos de cierre automático instalados en las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, en los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares son objeto del mantenimiento adecuado (SOLAS 74/88, regla II-1/27);

(PaR) .24 confirmar, en la medida de lo posible, que las máquinas pueden invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado, así como la eficacia de todo medio suplementario para maniobrar o parar el buque (SOLAS 74/88, regla II-1/28);

(PaR) .25 confirmar que el aparato de gobierno principal y el auxiliar son objeto del mantenimiento adecuado, que están dispuestos de modo que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro y que el aparato de gobierno auxiliar se puede poner rápidamente en funcionamiento en una emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .26 confirmar que, cuando proceda, todos los componentes esenciales del aparato de gobierno están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .27 confirmar que las válvulas de desahogo instaladas en el sistema hidráulico del aparato de gobierno que se pueda aislar y en el que se pueda producir presión procedente de la fuente de energía o de fuentes exteriores son objeto de mantenimiento y que dichas válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .28 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal y auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía de uno cualquiera de los servomotores del

aparato de gobierno se produce una señal de alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .29 confirmar que los sistemas de control del aparato de gobierno principal que estén tanto en el puente de navegación como en el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .30 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de control independientes del puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .31 confirmar que el sistema de control del aparato de gobierno auxiliar del compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, del puente de navegación, funciona satisfactoriamente y que dicho sistema es independiente del sistema de control del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .32 confirmar que se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación si falla el suministro de energía eléctrica (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .33 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se ha provisto un teléfono u otro medio para transmitir a esos puestos la información de arrumbamiento y para repetir las lecturas del compás en los puestos de gobierno de emergencia (SOLAS 74/00, reglas II-1/29 y V/19);

(PaR) .34 confirmar que la posición angular del timón se indica en el puente de navegación, independientemente del sistema de control del aparato de gobierno, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor y que dicha posición angular se indica en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/00, reglas II-1/29 y V/19);

(PaR) .35 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y óptica indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico, cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas, funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento, dotado de un indicador de contenido, con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .36 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

(PaR) .37 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales (SOLAS 74/88, regla II-1/30);

(PaR) .38 confirmar que los medios que permiten hacer funcionar y gobernar eficazmente las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque son objeto de mantenimiento, incluidos los medios de telemando de las máquinas propulsoras desde el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(PaR) .39 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(PaR) .40 confirmar que los medios provistos para neutralizar manualmente los mandos automáticos son objeto de mantenimiento y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);

(PaR) .41 confirmar que los medios de seguridad adecuados instalados en las calderas caldeadas con combustible líquido y con gases de escape, los generadores de vapor no expuestos al fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);

(PaR) .42 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/78, regla II-1/35);

(PaR) .43 confirmar que las medidas para evitar los ruidos en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/78, regla II-1/36);

(PaR) .44 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

(PaR) .45 confirmar que el segundo medio de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas también funciona satisfactoriamente y que se han provisto medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se gobiernan las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

(PaR) .46 confirmar que la alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);

(PaR) .47 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;

(PaR) .48 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado;

(PaR) .49 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado;

(PaR) .50 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluida la fuente de energía principal y los sistemas de alumbrado, son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);

(PaR) .51 confirmar que la fuente de energía eléctrica autónoma de emergencia y sus sistemas auxiliares funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/42);

(PaR) .52 confirmar que los medios de arranque de cada grupo electrógeno de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);

(PaR) .53 comprobar, cuando proceda, la disposición del alumbrado de emergencia complementario y someterlo a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/42-1);

(PaR) .54 confirmar que las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

(PaR) .55 confirmar, cuando proceda, que los medios para que los espacios de máquinas puedan ser utilizados sin dotación permanente son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/54);

(PaR) .56 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contraincendios puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2 y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);

(PaR) .57 examinar la disposición y, de manera aleatoria, el estado de los extintores de incendios fijos y portátiles (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3 y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);

(PaR) .58 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de máquinas y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4 y 10.5 y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/5, 7, 9, 10 y 53);

(PaR) .59 examinar las medidas especiales en los espacios de máquinas y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, el

cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de tiro forzado e inducido para la caldera, y la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3 y 9.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);

(PaR) .60 examinar los dispositivos de extinción de incendios de los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, regla II-2/10.6.1 y Código SSCI, capítulo 8) (SOLAS 74/88, regla II-2/36);

(PaR) .61 examinar la disponibilidad de sistemas de extinción de incendios en los espacios que contengan líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 5, 6 y 7) (SOLAS 74/88, capítulo II-2);

(PaR) .62 examinar las medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios para cerrar a distancia las válvulas de los tanques que contienen combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);

(PaR) .63 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible, los dispositivos de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de máquinas, si procede, en los espacios de alojamiento y de servicios y en los puestos de control (SOLAS 74/00, regla II-2/27 (excepto 7.5.5, 7.6 y 7.9) y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 13-1, 14, 36 y 41);

(PaR) .64 confirmar que los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) están completos y en buen estado y que las botellas del aparato respiratorio autónomo, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3 y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);

(PaR) .65 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88/91, regla II-2/21);

(PaR) .66 confirmar, en la medida de lo posible, que no se ha hecho cambio alguno en la instalación de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, las aberturas de las divisiones de clase 'A' y clase 'B', los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, ni en el uso de materiales combustibles (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 5.3, 6, 8.2, 8.5, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.4.1, 9.5, 9.6 (excepto 9.6.5), 9.7 y 11 (excepto 11.6)) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 16, 18, 23 a 35 y 37);

(PaR) .67 confirmar, en la medida de lo posible, que no se ha hecho cambio alguno en la instalación de los medios estructurales de prevención de incendios en los espacios de carga destinados al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, reglas II-2/19.3.8 y 19.3.10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4, 54.2.8, 54.2.10 y 54.2.11);

(PaR) .68 examinar y someter a prueba las puertas contraincendios manuales y automáticas, incluidos los medios de cierre de las aberturas de las divisiones de clase 'A' y clase 'B' (SOLAS 74/00, regla II-2/9.4.1) (SOLAS 74/88, reglas II-2/30 y 31);

(PaR) .69 examinar y someter a prueba las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y comprobar que la ventilación mecánica se puede parar desde un lugar situado fuera del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, regla II-2/5.2.1) (SOLAS 74/88, reglas II-2/16 y 32);

(PaR) .70 confirmar que las escaleras y escalas, así como el sistema de alumbrado a baja altura, dispuestas de modo que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación y desde los espacios en que normalmente trabaje la tripulación son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.2 y 13.7 y Código SSCI, capítulos 11 y 13 (excepto párrafo 3)) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);

(PaR) .71 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada son satisfactorios (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.5 y 13.6) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);xxx

(PaR) .72 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/00, regla II-2/13.4.1) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);

(PaR) .73 examinar los dispositivos de extinción de incendios, así como los de detección de incendios, de los espacios de carga destinados a carga general y mercancías peligrosas y comprobar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.6 y 10.7 y Código SSCI, capítulo 5) (SOLAS 74/88, regla II-2/39);

(PaR) .74 examinar los dispositivos de extinción de incendios, así como los de detección de incendios, de los espacios para vehículos, los espacios de categoría especial y de carga rodada y comprobar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/20 (excepto 20.5) y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 38-1);

(PaR) .75 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible y según proceda, la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.9 y 12, Código IDS, sección 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);

(PaR) .76 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo y los cables eléctricos, la detección de incendios, la ventilación y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba, en la medida de lo posible, el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4) y Código SSCI, capítulos 3, 4, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54);

(PaR) .77 examinar, cuando proceda, las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, reglas II-2/18 y III/28) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);

(PaR) .78 comprobar las prescripciones aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994 (SOLAS 74/88/91, reglas II-2/41-1 y 41-2);

(PaR) .79 comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote (SOLAS 74/96, reglas III/8, 9 y 37);

(PaR) .80 comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años (SOLAS 74/96, regla III/20);

(PaR) .81 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga y el cierre hidrostático, y para las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los dispositivos de puesta a flote, incluida la fecha de servicio o renovación. Comprobar que las bengalas de mano no han pasado de fecha (SOLAS 74/96, reglas III/20, 21, 23, 24, 26, 34, 36 y 44 y Código IDS, secciones 2.3 a 2.5, 3.2 y 4.1 a 4.6);

(PaR) .82 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. Se comprobará que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga han sido objeto de servicios (SOLAS 74/96, reglas III/11, 12, 13, 15, 16, 20, 21 y 23 y Código IDS, secciones 6.1 y 6.2);

(PaR) .83 despliegue alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2 y Código IDS, sección 6.2.2.2);

(PaR) .84 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/17, 21, 26.3 y 34);

(PaR) .85 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate. Si es posible, se debe poner a flote el bote o los botes de rescate y demostrar su recuperación mientras el buque navega a cinco nudos (SOLAS 74/88, reglas III/14, 16, 17, 20 y 21 y Código IDS, sección 6.1);

(PaR) .86 comprobar los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/96, reglas III/11, 24 y 25);

(PaR) .87 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de medios de salvamento (SOLAS 74/00, reglas III/11 y 26.4);

(PaR) .88 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de una zona de evacuación para helicópteros (SOLAS 74/00, regla III/28);

(PaR) .89 comprobar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/88, regla III/29);

(PaR) .90 comprobar que el motor del bote o los botes de rescate y de cada bote salvavidas, cuando esté instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás;

(PaR) .91 examinar y comprobar el funcionamiento del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y los respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6; IV/7 y 14);

(PaR) .92 examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/96, reglas III/6, 18 y 35 y Código IDS, secciones 3.1 y 7.1);

(PaR) .93 examinar la disponibilidad, disposición, estiba y estado de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas térmicas y que las baterías conexas no han pasado de fecha (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21, 22 y 31 y Código IDS, secciones 2.1 a 2.5 y 3.1 a 3.3);

(PaR) .94 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y de embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y de embarco, incluido cuando esté alimentado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);

(PaR) .95 comprobar que las luces de navegación, marcas y equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);

(PaR) .96 comprobar, según proceda, que los siguientes aparatos náuticos funcionan correctamente: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos los medios de apoyo para éste, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora. Los aparatos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se verificarán basándose en los registros (SOLAS 74/00, regla V/19);

(PaR) .97 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía, si se dispone de uno (SOLAS 74/00, regla V/20);

(PaR) .98 comprobar que se dispone del Código internacional de señales (SOLAS 74/00, regla V/21);

(PaR) .99 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/17);

(PaR) .100 el reconocimiento de la instalación radioeléctrica, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, lo debe llevar siempre a cabo un inspector de radiocomunicaciones competente que tenga el conocimiento necesario de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y de las normas de funcionamiento conexas del equipo radioeléctrico. El reconocimiento radioeléctrico se debe llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda realizar todas las mediciones pertinentes prescritas en las presentes directrices. Al concluir satisfactoriamente el reconocimiento, el inspector de radiocomunicaciones debe enviar a las autoridades responsables de la expedición del Certificado de seguridad para buque de pasaje el informe sobre dicho reconocimiento, en el que también indicará la organización a que representa;

(PaR) .101 las disposiciones de (PaI) 5.1.2.105 a (PaI) 5.1.2.126;

(PaR) .102 las disposiciones de (PaI) 5.1.2.127 a (PaI) 5.1.2.130.

(PaR) 5.2.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(PaR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad para buque de pasaje y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo P).

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

(F) **1 DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO**

(FI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(FI) 1.1.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(FI) .1 examinar la resistencia estructural en el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, regla 1);

(FI) .2 examinar la información sobre la estabilidad sin avería y, cuando proceda, con avería, así como la información que se ha de proporcionar al capitán sobre la carga y el lastre y, cuando no haya sido exento de ello por la Administración, los datos de la prueba de estabilidad (Líneas de Carga 66/88, regla 10);

(FI) .3 determinar el francobordo, incluida la especificación y el examen de las condiciones de asignación del francobordo (Líneas de Carga 6/88, reglas 11 45).

(FI) 1.1.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(FI) .1 comprobar que por lo que se refiere a la resistencia del casco, el buque ha sido construido con arreglo a los planos aprobados (Líneas de Carga 66/88, regla 1);

(FI) .2 confirmar que las posiciones de la línea de cubierta y la marca de francobordo son correctas (Líneas de Carga 66/88, reglas 4 a 9);

(FI) .3 cuando no haya sido exento de ello por la Administración, presenciar la prueba de estabilidad (Líneas de Carga 66/88, regla 10);

(FI) .4 examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 y 12);

(FI) .5 examinar los medios que garanticen la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga, otras escotillas y otras aberturas de las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga 66/88, reglas 13 a 18);

(FI) .6 examinar los ventiladores y tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, reglas 19 y 20);

(FI) .7 examinar la estanquidad de los cierres de las aberturas de los costados del buque por debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, regla 21);

(FI) .8 examinar los imbornales, tomas y descargas (Líneas de Carga 66/88, regla 22);

(FI) .9 examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, regla 23);

(FI) .10 examinar las amuradas y la provisión de portas de desagüe, prestando especial atención a las portas de desagüe que lleven batientes abatibles (Líneas de Carga 66/88, regla 24);

(FI) .10.1 examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación que permitan el acceso a los alojamientos de la tripulación y los espacios de trabajo del buque (Líneas de Carga 66/88, regla 25);

(FI) .10.2 examinar, cuando proceda, las prescripciones especiales aplicables a los buques autorizados a hacerse a la mar con francobordo reducido (Líneas de Carga 66/88, regla 26);

(FI) .10.3 comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para las cubertadas de madera (Líneas de Carga 66/88, reglas 42 a 45).

(FI) 1.1.3 Por lo que respecta al francobordo, la comprobación de que se llevan a bordo los certificados, etc., debe consistir en:

(FI) .1 comprobar que se ha facilitado al capitán información sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, regla 10).

(FI) 1.1.4 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(FI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo.

(FA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

(FA) 1.2.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(FA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

(FA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;

(FA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(FA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(FA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar el correspondiente certificado;

(FA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químico peligrosos a granel;

(FA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(FA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(FA) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/14));

(FA) .10 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(FA) .11 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;

(FA) .12 comprobar que se dispone de información sobre la estabilidad y, cuando proceda, sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, regla 10).

(FA) 1.2.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento anual debe consistir en:

(FA) .1 comprobar, en general, que no se ha deteriorado la resistencia del casco (Líneas de Carga 66/88, regla 1);

(FA) .2 comprobar las posiciones de la línea de cubierta y la línea de carga y, si es necesario, hacer que se marquen y pinten de nuevo (Líneas de Carga 66/88, reglas 4 a 9);

(FA) .3 comprobar que ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones que influyan en los cálculos para determinar la posición de las líneas de carga (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 a 45);

(FA) .4 examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 y 12);

(FA) .5 examinar los medios que garanticen la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga, otras escotillas y otras aberturas en las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga 66/88, reglas 13 a 18);

(FA) .6 examinar los ventiladores y tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, reglas 19 y 20);

(FA) .7 examinar la estanquidad de los cierres de las aberturas en los costados del buque por debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, regla 21);

(FA) .8 examinar los imbornales, tomas y descargas (Líneas de Carga 66/88, regla 22);

(FA) .9 examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, regla 23);

(FA) .10 examinar las amuradas y la provisión de puertas de desagüe, prestando especial atención a las puertas de desagüe que lleven batientes abatibles (Líneas de Carga 66/88, regla 24);

(FA) .11 examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación que permitan el acceso a los alojamientos de la tripulación y los espacios de trabajo del buque (Líneas de Carga 66/88, regla 25);

(FA) .12 examinar, cuando proceda, las prescripciones especiales aplicables a los buques autorizados a hacerse a la mar con francobordo reducido (Líneas de Carga 66/88, regla 26);

(FA) .13 comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para las cubertadas de madera (Líneas de Carga 66/88, reglas 42 a 45).

(FA) 1.2.3 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:

(FA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(FA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(FR) **1.3 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.

(FR) 1.3.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(FR) .1 las disposiciones de (FA) 1.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo.

(FR) 1.3.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(FR) .1 las disposiciones de (FA) 1.2.2;

(FR) .2 examinar el casco con el fin de asegurarse de que su resistencia es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, regla 1).

(FR) 1.3.3 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(FR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo.

ANEXO 3

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78

(H) **1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**

(HI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(HI) 1.1.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(HI) .1 examinar los medios de control de las descargas de hidrocarburos y examinar los planos y proyectos del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y del equipo separador de agua e hidrocarburos o del equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HI) .2 examinar los medios para operar en zonas especiales (MARPOL 73/78/90 Anexo I, regla 10);

(HI) .3 examinar los medios tanto para la separación de los hidrocarburos y el agua de lastre como para el transporte de hidrocarburos en los piques de proa (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 14);

(HI) .4 examinar el tanque de fangos y la conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 17 y 19).

(HI) 1.1.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(HI) .1 examinar los medios para el control de las descargas de hidrocarburos y la retención de los hidrocarburos a bordo (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HI) .2 examinar los medios para operar en zonas especiales (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 10);

(HI) .3 examinar la disposición de los tanques de lastre separado, comparando su capacidad y determinando si podrán cumplirse las prescripciones relativas al calado y asiento del buque (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HI) .4 examinar los medios de lavado con crudos, incluidos los diagramas de zonas ocultas y el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, comprobando que se ha instalado un sistema de gas inerte (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13 y 13B);

(HI) .5 examinar, según proceda, los medios de prevención de la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13F);

(HI) .6 examinar el emplazamiento de los espacios destinados a lastre separado como protección y los medios para reducir la contaminación causada por petroleros que sufran daños en los costados o en el fondo (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13E y 22 a 25);

(HI) .7 examinar las instalaciones de bombas, tuberías y dispositivos de descarga (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);

(HI) .8 examinar el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 26).

(HI) 1.1.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(HI) .1 confirmar la instalación y el funcionamiento satisfactorios de, según proceda, el equipo separador de agua e hidrocarburos o el equipo separador de agua e hidrocarburos que lleve instalado bien un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos (incluido el funcionamiento de los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga de efluente) o bien el equipo filtrador de hidrocarburos (incluido el funcionamiento satisfactorio del sistema de alarma) o alguna otra instalación (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HI) .2 confirmar, cuando proceda, que el hidrocarburómetro y su dispositivo registrador funcionan y que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento del dispositivo registrador (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HI) .3 someter a prueba, cuando esté instalado, el dispositivo de detención automática prescrito para efectuar descargas en zonas especiales (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 10);

(HI) .4 confirmar que los sistemas de combustible líquido y de agua están separados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 14);

(HI) .5 comprobar que la disposición del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) y de sus medios de descarga son satisfactorios y, cuando se haya aprobado el tamaño del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) sobre la base de dichas instalaciones, confirmar el funcionamiento satisfactorio de los homogenizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 17);

(HI) .6 confirmar que se ha provisto una conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 19).

(HI) 1.1.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:

(HI) .1 confirmar que la disposición de los tanques de decantación o de los tanques de carga designados como tanques de decantación y de los sistemas de tuberías conexos es satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HI) .2 confirmar la instalación y el funcionamiento satisfactorios del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, incluidas las alarmas acústicas o visuales, los medios automáticos y manuales para detener la descarga del efluente, el sincronizador de arranque y la precisión del contador de caudal (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HI) .3 confirmar que el hidrocarburómetro y su dispositivo registrador funcionan y que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento del dispositivo registrador (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HI) .4 comprobar que se dispone a bordo de detectores aprobados de la interfaz hidrocarburos/agua y que funcionan debidamente (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HI) .5 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas cumple las prescripciones aplicables a los sistemas de lastre separado y que no hay interconexiones entre el sistema de carga y el sistema de lastre separado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HI) .6 cuando se haya provisto un carrete desmontable para la descarga de lastre separado en casos de emergencia mediante la conexión del sistema de lastre separado a una bomba de carga, confirmar que se han instalado válvulas de retención en las conexiones del sistema de lastre separado y que el carrete está montado en una posición conspicua de la cámara de bombas con una advertencia permanente para limitar su utilización (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HI) .7 someter a prueba los conductos de lastre que atraviesan los tanques de carga y los conductos de carga que pasan por los tanques de lastre para cerciorarse de que ello no da lugar a contaminación (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HI) .8 confirmar que el sistema de lavado con crudos se ha instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:

(HI) .8.1 examinar las tuberías, bombas y válvulas de lavado con crudos y las máquinas de lavado montadas en cubierta para detectar posibles fugas y comprobar que todos los dispositivos de sujeción de las tuberías de lavado con crudos están intactos y afianzados.

(HI) .8.2 someter el sistema de lavado con crudos a una prueba de 1,5 veces la presión de servicio;

(HI) .8.3 confirmar, cuando las unidades de accionamiento no estén integradas con las de lavados de tanque, que hay a bordo el número de unidades de accionamiento operacionales que prescribe el Manual;

(HI) .8.4 comprobar, cuando estén instalados, que los calentadores de vapor para el lavado con agua estén debidamente aislados durante las operaciones de lavado con crudos, ya sea mediante dobles válvulas de cierre o mediante obturadores claramente identificables;

(HI) .8.5 comprobar que funcionan los medios de comunicación prescritos entre el oficial de guardia en cubierta y el puesto de control de la carga;

(HI) .8.6 confirmar que las bombas de suministro del sistema de lavado con crudos están provistas de un dispositivo contra sobrepresiones (o de otro medio aprobado);

(HI) .8.7 verificar que los conductos flexibles para el suministro de crudos a las máquinas de lavado en los tanques de carga combinados son de un tipo aprobado, su estiba es adecuada y están en buen estado;

(HI) .9 verificar la eficacia del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:

(HI) .9.1 inspeccionar los tanques que contienen agua de lastre de salida y/o de llegada, según el caso, para confirmar la eficacia de las operaciones de limpieza y agotamiento;

(HI) .9.2 comprobar que las máquinas de lavado con crudos están en buen estado y observar si funcionan adecuadamente mediante indicadores del movimiento y/o las características sonoras u otros métodos aprobados;

(HI) .9.3 comprobar la eficacia del sistema de agotamiento en tanques de carga adecuados mediante la observación del equipo de monitorización y sondas manuales u otros medios aprobados;

(HI) .9.4 verificar después del lavado con crudos mediante una inspección del interior del tanque que la instalación y los procedimientos operacionales estipulados en el Manual sobre el equipo y las operaciones son satisfactorios;

(HI) .10 confirmar que cuando se dispone de un sistema de lavado con crudos, se ha instalado un sistema de gas inerte según lo prescrito en el Convenio SOLAS 74/88 (véase (EI) 1.1.4.2, Anexo I);

(HI) .11 confirmar, según proceda, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada se ajustan a los planes aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13F);

(HI) .12 confirmar que los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o que contenga hidrocarburos son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);

(HI) .13 confirmar que los puestos de observación y control de las descargas de agua que contengan hidrocarburos, así como el sistema de comunicación entre ambos puestos una vez sometido a prueba, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);

(HI) .14 confirmar que los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);

(HI) .15 confirmar que la instalación del sistema de caudal parcial, cuando exista, es satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);

(HI) .16 confirmar que los dispositivos de cierre instalados en el sistema de trasvase de la carga o en las tuberías de carga, según proceda, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24);

(HI) .17 confirmar que, además de lo dispuesto en (HI) 1.1.4.16, los medios de compartimentado y estabilidad para impedir la inundación progresiva son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24).

(HI) 1.1.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la comprobación de que la documentación se encuentra a bordo de los buques de carga debe consistir en:

(HI) .1 comprobar que se dispone de los certificados de homologación del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tal como el equipo separador de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos, las unidades de tratamiento y los hidrocarburómetros (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 16);

(HI) .2 confirmar que se dispone del Libro registro de hidrocarburos (Parte I) (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20).

(HI) 1.1.6 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la comprobación de que la documentación se encuentra a bordo de los petroleros debe consistir además en:

(HI) .1 confirmar, si procede, que se dispone de un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);

(HI) .2 confirmar, si procede, que se dispone de un Manual sobre el equipo y las operaciones del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B);

(HI) .3 confirmar que se dispone de un manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las cargas de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 15);

(HI) .4 confirmar que se dispone de los certificados de homologación del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tal como el equipo separador

de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos, las unidades de tratamiento, los hidrocarburómetros y los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 15 y 16);

(HI) .5 confirmar que se dispone del Libro registro de hidrocarburos (Parte II) (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20);

(HI) .6 confirmar que se dispone de instrucciones sobre el funcionamiento del sistema de caudal parcial o que éstas figuran en los manuales relativos a la manipulación de la carga y el lastre en el buque (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18 6) e));

(HI) .7 confirmar que se ha facilitado la información y los datos relativos a la carga y a la estabilidad del buque con avería (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 25);

(HI) .8 confirmar que se dispone del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 26).

(HI) 1.1.7 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(HI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

(HA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

(HA) 1.2.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(HA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

(HA) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(HA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(HA) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

(HA) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(HA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(HA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(HA) .8 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo dispuesto en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

(HA) .9 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(HA) .10 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;

(HA) .11 comprobar los certificados de homologación del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tal como el equipo separador de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos, las unidades de tratamiento, los hidrocarburómetros y los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua, e inspeccionar los registros de los diversos equipos de vigilancia de las descargas de hidrocarburos, según proceda (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 16);

(HA) .12 comprobar que se han hecho las anotaciones oportunas en la Parte I del Libro registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20).

(HA) 1.2.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros para petroleros debe consistir además en:

(HA) .1 confirmar que se dispone a bordo del Manual aprobado de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio y/o del Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, según proceda (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13A y 13B);

(HA) .2 confirmar que, según proceda, se dispone a bordo de los procedimientos operacionales aprobados para petroleros existentes que tengan instalaciones especiales para el lastre (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13D);

(HA) .3 confirmar, según proceda, que se dispone a bordo de un expediente completo de los informes sobre los reconocimientos mejorados realizados y del informe sobre la evaluación del estado del buque (MARPOL 73/78, Anexo I, regla 13G);

(HA) .4 confirmar que se dispone a bordo del Manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 15);

(HA) .5 comprobar que se han hecho las anotaciones necesarias en la Parte II del Libro registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20);

(HA) .6 confirmar que se dispone a bordo, cuando proceda, de la información relativa a la carga y la estabilidad en un formulario aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 25);

(HA) .7 confirmar que se encuentra a bordo el plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 26).

(HA) 1.2.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento anual debe consistir en:

(HA) .1 efectuar un examen externo del equipo separador de agua e hidrocarburos, del equipo filtrador de hidrocarburos o de la unidad de tratamiento, si la lleva, y confirmar en la medida de lo posible que su funcionamiento es satisfactorio, incluyendo, si procede, una prueba de dispositivo de alarma para el equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HA) .2 efectuar un examen externo del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y confirmar en la medida de lo posible que su funcionamiento es satisfactorio, incluyendo, cuando proceda, los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente, observar que los indicadores y registradores instalados en el monitor funcionan y verificar además que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento de los registradores (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HA) .3 someter a prueba, cuando esté instalado, el dispositivo de detención automático prescrito para efectuar descargas en zonas especiales (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 10);

(HA) .4 confirmar que los sistemas de combustible líquido y de agua de lastre están separados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 14);

(HA) .5 comprobar que la disposición del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) y de sus medios de descarga son satisfactorios y confirmar, cuando proceda, el funcionamiento satisfactorio de los homogenizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 17);

(HA) .6 confirmar que se ha provisto una conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 19).

(HA) 1.2.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:

(HA) .1 examinar el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y su equipo conexo (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15), y en particular:

(HA) .1.1 efectuar un examen externo del sistema y el equipo;

(HA) .1.2 confirmar, en la medida de lo posible, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, el hidrocarburómetro y, cuando proceda, los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente, así como el sincronizador de arranque;

(HA) .1.3 observar que los indicadores y registradores funcionan debidamente y verificar que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento de los registradores;

(HA) .1.4 someter a prueba, en la medida de lo posible, todas las alarmas acústicas o visuales instaladas en el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos;

(HA) .2 examinar los detectores de la interfaz de hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HA) .3 confirmar que no se han instalado interconexiones entre el sistema de carga y el sistema de lastre separado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HA) .4 cuando se haya provisto un carrete desmontable para la descarga de lastre separado en casos de emergencia mediante la conexión del sistema de lastre separado a una bomba de carga, confirmar que se han instalado válvulas de retención en las conexiones del sistema de lastre separado y que el carrete está montado en una posición conspicua de la cámara de bombas con una advertencia permanente para limitar su utilización (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HA) .5 hacer una inspección visual de los tanques de lastre separado para confirmar que no ha habido contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HA) .6 confirmar, en la medida de lo posible, que la instalación del tanque dedicado a lastre limpio sigue siendo satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);

(HA) .7 hacer una inspección visual de los tanques dedicados a lastre limpio para confirmar que no ha habido contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);

(HA) .8 confirmar, en la medida de lo posible, que el sistema de lavado con crudos sigue siendo satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:

(HA) .8.1 efectuar un examen externo de las tuberías, bombas y válvulas de lavado con crudos y de las máquinas de lavado montadas en cubierta para detectar posibles fugas y comprobar que todos los dispositivos de sujeción de las tuberías de lavado con crudos están intactos y afianzados;

(HA) .8.2 confirmar, cuando las unidades de accionamiento no estén integradas con las de lavados de tanque, que hay a bordo el número de unidades de accionamiento operacionales que prescribe el Manual;

(HA) .8.3 comprobar, cuando estén instalados, que los calentadores de vapor para el lavado con agua se pueden aislar debidamente durante las operaciones de lavado con crudos, ya sea mediante dobles válvulas de cierre o mediante obturadores claramente identificables;

(HA) .8.4 comprobar que funcionan los medios de comunicación prescritos entre el oficial de guardia en cubierta y el puesto de control de la carga;

(HA) .8.5 confirmar que las bombas del suministro del sistema de lavado con crudos están provistas de un dispositivo contra sobrepresiones (o de otro medio aprobado);

(HA) .8.6 comprobar que los conductos flexibles para el suministro de crudos a las máquinas de lavado en los buques de carga combinados son de un tipo aprobado, su estiba es adecuada y están en buen estado;

(HA) .9 verificar en la medida posible la eficacia del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:

(HA) .9.1 inspeccionar, según proceda, los tanques que contienen agua de lastre de salida y/o de llegada, para confirmar la eficacia de las operaciones de limpieza y agotamiento;

(HA) .9.2 comprobar en la medida de lo posible que las máquinas de lavado con crudos están en buen estado, y cuando el reconocimiento se efectúe durante las operaciones de lavado con crudos, observar si funcionan adecuadamente mediante indicadores del movimiento y/o las características sonoras u otros métodos aprobados;

(HA) .9.3 comprobar en la medida posible la eficacia del sistema de agotamiento en tanques de carga adecuados mediante la observación del equipo de monitorización y sondas manuales u otros medios aprobados;

(HA) .10 confirmar que en los petroleros existentes que funcionan con una instalación especial para el lastre, ésta ha sido aprobada y su estado es satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13D);

(HA) .11 confirmar, según proceda y en la medida de lo posible, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada han sido aprobados y su estado es satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13F y G)*;

(HA) .12 examinar los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o que contenga hidrocarburos, incluido el sistema de caudal parcial, si está instalado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);

---

* Véanse también las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de petroleros (resolución A.744(18), anexo B).

(HA) .13 someter a prueba el sistema de comunicación entre los puestos de observación y de control de las descargas (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);

(HA) .14 examinar los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento de la carga y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18).

(HA) 1.2.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:

(HA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(HA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(HIn) **1.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.

(HIn) 1.3.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.1.

(HIn) 1.3.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros de los petroleros debe consistir además en:

(HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.2.

(HIn) 1.3.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento intermedio debe consistir en:

(HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.3;

(HIn) .2 examinar el equipo separador de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos o la unidad de tratamiento, cuando esté instalada, incluidas las bombas, tuberías y accesorios conexos para detectar si se ha producido desgaste y corrosión (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HIn) .3 examinar el hidrocarburómetro (dispositivo de alarma de 15 ppm y monitor de aguas de sentina) para ver si hay defectos evidentes, deterioro o daños y comprobar el calibrado del hidrocarburómetro de conformidad con lo estipulado en el manual de operaciones e instrucciones del fabricante (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16).

(HIn) 1.3.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:

(HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.4;

(HIn) .2 examinar el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, así como el hidrocarburómetro, para ver si hay defectos evidentes, deterioro o daños y comprobar el calibrado del hidrocarburómetro de conformidad con lo estipulado en el manual de operaciones e instrucciones del fabricante (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HIn) .3 confirmar que el funcionamiento de los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua es satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HIn) .4 en lo que se refiere al sistema de lavados con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B):

(HIn) .4.1 examinar las tuberías de lavado con crudos situadas en el exterior de los tanques de carga. Si al realizar el examen hay dudas en cuanto al estado de las tuberías, tal vez será necesario someterlas a pruebas de presión, calibrado o ambas cosas. Se prestará especial atención a las reparaciones, tales como planchas de refuerzo soldadas;

(HIn) .4.2 confirmar el funcionamiento satisfactorio de las válvulas de aislamiento de los calentadores de vapor para el agua de lavado, cuando estén instaladas;

(HIn) .4.3 examinar al menos dos tanques de carga seleccionados, con la finalidad expresa de verificar que los sistemas instalados de lavado con crudos y de agotamiento de la carga siguen siendo eficaces. Si el tanque no se puede desgasificar para que el inspector penetre sin riesgos en el interior no se debe efectuar un examen interno. En este caso el examen podrá efectuarse junto con el examen interno de los tanques de carga prescrito en (CIn) 2.3.3.3, anexo 1;

(HIn) .5 examinar el accionamiento manual y/o a distancia de cada una de las válvulas de los tanques (u otros dispositivos de cierre similares) que han de mantenerse cerradas durante la travesía (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24).

(HIn) 1.3.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(HIn) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(HIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(HR) **1.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.

(HR) 1.4.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(HR) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

(HR) 1.4.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros de los petroleros debe consistir además en:

(HR) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.2.

(HR) 1.4.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(HR) .1 las disposiciones de (HIn) 1.3.3;

(HR) .2 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del equipo separador de agua e hidrocarburos o del equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HR) .3 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, incluido cuando sea factible el funcionamiento de los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HR) .4 confirmar el funcionamiento satisfactorio de la alarma del sistema filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HR) .5 confirmar el funcionamiento satisfactorio de los homogenizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos, cuando el tamaño del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) se haya aprobado sobre la base de dichas instalaciones (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 17).

(HR) 1.4.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(HR) .1 las disposiciones de (HIn) 1.3.4;

(HR) .2 confirmar que la instalación de los tanques de decantación o de los tanques de carga designados como tanques de decantación y sus sistemas de tuberías conexos es satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HR) .3 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y su equipo conexo, incluidos los detectores de la interfaz de hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HR) .4 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas se ajusta a lo prescrito para los sistemas de tanques de lastre separado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

(HR) .5 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas se ajusta a las Especificaciones revisadas para los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);

(HR) .6 confirmar que el sistema de lavado con crudos se ajusta a lo prescrito para tales sistemas (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A), y en particular:

(HR) .6.1 someter a prueba el sistema de lavado con crudos a la presión de servicio como mínimo;

(HR) .6.2 examinar los tanques de carga con la finalidad expresa de verificar que los sistemas de lavado con crudos y de agotamiento de la carga siguen siendo satisfactorios;

(HR) .6.3 examinar internamente, cuando estén instaladas, las válvulas de aislamiento de los calentadores de vapor;

(HR) .7 verificar mediante una inspección del interior del tanque u otro procedimiento aceptable para la Administración la eficacia del sistema de lavado con crudos. Si no es posible desgasificar el tanque para que penetre el inspector en condiciones de seguridad, no se deberá efectuar el examen interno. Una alternativa aceptable sería obtener resultados satisfactorios durante los reconocimientos prescritos en (HA) 1.2.4.9 (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B);

(HR) .8 confirmar que no hay fugas procedentes de los conductos de lastre que atraviesan los tanques de carga ni de los conductos de carga que pasan por los tanques de lastre (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13, 13A y 13B);

(HR) .9 confirmar que las bombas, conductos y medios de descarga son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18), y en particular:

(HR) .9.1 confirmar que los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o que contenga hidrocarburos son satisfactorios;

(HR) .9.2 confirmar que los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra, son satisfactorios;

(HR) .9.3 confirmar que los medios del sistema de caudal parcial, si están instalados, son satisfactorios;

(HR) .10 confirmar que los dispositivos de cierre instalados en el sistema de trasvase de la carga o en las tuberías de carga, según proceda, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24);

(HR) .11 confirmar, según proceda y en la medida posible, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13F y 13G).

(HR) 1.4.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(HR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

(N) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL**

(NI) **2.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(NI) 2.1.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los planos y proyectos (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:

(NI) .1 establecer la lista de sustancias del Anexo II (apéndice II) para cuyo transporte se propone autorizar al buque (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 11 ó 12A);

(NI) .2 examinar el sistema de bombeo (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);

(NI) .3 examinar el sistema de agotamiento (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);

(NI) .4 examinar el sistema y equipo de lavado de tanques (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .5 examinar los medios de descarga sumergidos (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .6 examinar el equipo de ventilación para la eliminación de residuos (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .7 examinar el sistema de calentamiento prescrito para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .8 examinar el Manual de procedimientos y medios (incluidas las prescripciones relativas al transporte de la carga para cumplir con las reglas del Anexo II) (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M).

(NI) 2.1.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:

(NI) .1 confirmar que los sistemas de bombeo y agotamiento son satisfactorios y que hay a bordo la cantidad suficiente de tubos amovibles o codos, cuando sean necesarios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);

(NI) .2 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual del agotamiento (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A y Normas P y M, apéndice A);

(NI) .3 confirmar que las máquinas de lavado de tanques provistas a bordo funcionan debidamente, son las descritas en el Manual de procedimientos y medios y han sido instaladas de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .4 confirmar que el sistema de calentamiento del agua de lavado, si se ha prescrito, está instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .5 confirmar que el número y la posición de las aberturas de lavado de tanques para máquinas portátiles se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .6 confirmar que las bocas de descarga sumergidas se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .7 confirmar que en las tuberías de descarga comunes se dispone de medios para aislar las aberturas existentes por encima de la línea de flotación (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .8 verificar mediante una prueba real que el régimen de descarga de las bombas, cuando se utilice un tipo de régimen variable, puede ser controlado como se estipula en el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .9 verificar que se han instalado medios para reducir el caudal de descarga de las bombas de régimen fijo a los regímenes estipulados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .10 confirmar que el funcionamiento del dispositivo de registro que se haya instalado es satisfactorio y verificar mediante la prueba pertinente que el medidor de caudal tiene una precisión del ±15% o mayor (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .11 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos ha sido instalado de conformidad con los planos aprobados y funciona debidamente y que el motor de los ventiladores portátiles puede alcanzar la presión correspondiente a la capacidad prescrita para dichos ventiladores (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NI) .12 confirmar que el sistema de calentamiento para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad ha sido instalado de conformidad con el plano aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M).

(NI) 2.1.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la comprobación de que se llevan a bordo de los buques de carga los documentos prescritos (correspondientes a las cargas que se vaya a autorizar a transportar al buque) debe consistir en:

(NI) .1 confirmar que se ha provisto el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 5, 5A y 8);

(NI) .2 confirmar que se ha provisto el Libro registro de carga (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 9);

(NI) .3 confirmar que el indicador de descargas de hidrocarburos ha sido aprobado para las sustancias paraoleosas que puedan figurar en el Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 14).

(NI) 2.1.4 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión de reconocimiento inicial debe consistir en:

(NI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

(NA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

(NA) 2.2.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(NA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

(NA) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(NA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(NA) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

(NA) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(NA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(NA) .7 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

(NA) .8 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(NA) .9 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;

(NA) .10 confirmar que se lleva a bordo el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 5, 5A y 8);

(NA) .11 confirmar que se utiliza correctamente el Libro registro de carga (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 9);

(NA) .12 confirmar que el indicador de descargas de hidrocarburos está aprobado para las sustancias paraoleosas que puedan figurar en el Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 14);

(NA) .13 efectuar una inspección visual de las lecturas del dispositivo registrador que se haya instalado, cuando se transporten sustancias de la categoría B (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M).

(NA) 2.2.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento anual debe consistir en:

(NA) .1 efectuar un examen externo y confirmar que los sistemas de bombeo y tuberías, incluidos el sistema de agotamiento si está instalado, y el equipo conexo siguen siendo del tipo aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);

(NA) .2 efectuar un examen externo de las tuberías de lavado de los tanques y confirmar que el tipo, la capacidad, el número y la disposición de las máquinas de lavado de los tanques son los aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NA) .3 efectuar un examen externo del sistema de calentamiento del agua de lavado (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NA) .4 efectuar un examen externo, en la medida de lo posible, de los medios de descarga sumergidos (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NA) .5 confirmar que los medios de control del régimen de la descarga de residuos son del tipo aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NA) .6 confirmar que el indicador del régimen de flujo funciona correctamente (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NA) .7 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos es el aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NA) .8 efectuar un examen externo, en la medida en que resulte accesible, del sistema de calentamiento prescrito para la sustancias solidificantes y de alta viscosidad (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NA) .9 confirmar que los avisadores de nivel alto de los tanques de carga funcionan correctamente;

(NA) .10 examinar cualquier otra prescripción adicional enumerada en el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

(NA) 2.2.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:

(NA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(NA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(NIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.

(NIn) 2.3.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(NIn) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.1.

(NIn) 2.3.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento intermedio debe consistir en:

(NIn) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.2;

(NIn) .2 verificar en el Libro registro de carga que los medios de bombeo y de agotamiento han venido vaciando los tanques eficazmente y que todos funcionen debidamente (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 5A y 9);

(NIn) .3 confirmar si es posible que las bocas de descarga están en buen estado (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NIn) .4 confirmar el funcionamiento satisfactorio del dispositivo de registro que se haya instalado y comprobar mediante la prueba pertinente que el medidor de caudal tiene una precisión del $\pm$15% o mayor (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NIn) .5 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos es satisfactorio y que el motor de los ventiladores portátiles puede alcanzar la presión correspondiente a la capacidad prescrita para dichos ventiladores (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M).

(NIn) 2.3.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(NIn) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;

(NIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(NR) **2.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.

(NR) 2.4.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(NR) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

(NR) 2.4.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(NR) .1 las disposiciones de (NIn) 2.3.2;

(NR) .2 confirmar que los sistemas de bombeo y agotamiento son satisfactorios y que hay a bordo la cantidad suficiente de tubos amovibles o codos, cuando sean necesarios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);

(NR) .3 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual del agotamiento (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A y Normas P y M, apéndice A);

(NR) .4 confirmar que las máquinas de lavado de tanques provistas a bordo funcionan debidamente, son las descritas en el Manual de procedimientos y medios y han sido instaladas de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .5 confirmar que el sistema de calentamiento del agua de lavado, si se ha prescrito, está instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .6 confirmar que el número y la posición de las aberturas de lavado de tanques para máquinas portátiles se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .7 confirmar que las bocas de descarga sumergidas están en buen estado y se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .8 confirmar que en las tuberías de descarga comunes se dispone de medios para aislar las aberturas existentes por encima de la línea de flotación (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .9 verificar mediante una prueba real que el régimen de descarga de las bombas, cuando se utilice un tipo de régimen variable, puede ser controlado como se estipula en el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .10 verificar que se han instalado medios para reducir el caudal de descarga de las bombas de régimen fijo a los regímenes estipulados (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .11 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos ha sido instalado de conformidad con los planos aprobados y funciona debidamente (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);

(NR) .12 confirmar que el sistema de calentamiento para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad ha sido instalado de conformidad con el plano aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M).

(NR) 2.4.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del certificado de renovación debe consistir en:

(NR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

ANEXO 4

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DE LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

(Q) **1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL Y EN EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL**

(QI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(QI) 1.1.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los planos y proyectos de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(QI) .1 determinar los productos que se espera que el buque estará autorizado a transportar y tomar nota de las prescripciones mínimas especiales pertinentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 17) y de todas las demás prescripciones especiales (Código CIQ 83/90/00, cap. 15);

(QI) .2 examinar los planos correspondientes al tipo de buque, emplazamiento de los tanques de carga, contención de la carga, materiales de construcción, control de la temperatura de la carga, sistemas de respiración de los tanques de carga, control ambiental, instalaciones eléctricas, prevención y extinción de incendios, instrumentos y la disponibilidad, especificaciones y estiba del equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, caps. 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10,11,13 y 14);

(QI) .3 examinar los planos correspondientes al francobordo y la estabilidad sin avería, las descargas por debajo de la cubierta de cierre y la aptitud para conservar la flotabilidad (Código CIQ 83/90/00, cap. 2);

(QI) .4 examinar los planos correspondientes a la disposición del buque (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);

(QI) .5 examinar los planos para el trasvase de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 5);

(QI) .6 examinar los planos de la ventilación mecánica en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);

(QI) .7 las disposiciones de (NI) 2.1.1, anexo 3.

(QI) 1.1.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el

reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(QI) .1 confirmar que los tanques que contengan carga o residuos de carga están debidamente segregados de los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas, así como del agua potable y de las provisiones para el consumo humano; que las tuberías de la carga no pasan por ningún espacio de alojamiento, de servicio o de máquinas, salvo que se trate de cámaras de bombas de carga o de cámaras de bombas, y que no se transportan cargas en los tanques de los piques de proa ni de popa (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);

(QI) .2 examinar las tomas de aire y las aberturas que den a espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas en relación con los sistemas de trasiego de la carga por tuberías y de respiración de la carga, y sus entradas, las admisiones de aire y las aberturas en relación con la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);

(QI) .3 examinar la disposición de las cámaras de bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);

(QI) .4 examinar los accesos a los espacios situados en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap.3);

(QI) .5 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y confirmar que las bombas y tuberías tienen las marcas de identificación (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);

(QI) .6 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa o por la popa, prestando especial atención a las admisiones de aire y a las entradas de los espacios de alojamiento, de máquinas y de servicio, el equipo eléctrico, los dispositivos contra incendios y los medios de comunicación y someter a prueba el telemando para detener las bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);

(QI) .7 confirmar que los tipos de tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de la carga y someter a prueba de presión los mamparos límite (Código CIQ 83/90/00, cap. 4);

(QI) .8 examinar los medios para el trasvase de la carga y confirmar que todos los conductos flexibles son aptos para la finalidad a que están destinados y que, cuando proceda, han sido sometidos a la prueba de prototipo o en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIQ 83/90/00, cap. 5);

(QI) .9 examinar y someter a prueba todos los sistemas de calentamiento o enfriamiento de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 7);

(QI) .10 confirmar que los sistemas de respiración de los tanques de carga están instalados de conformidad con los planos aprobados (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);

(QI) .11 confirmar que los avisadores de nivel alto, los sistemas de control de reboses o las válvulas de rebose o medios equivalentes provistos para controlar un posible aumento del nivel del líquido en el sistema de aireación funcionan satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);

(QI) .12 confirmar que se han tomado medidas adecuadas para el agotamiento de los conductos de respiración y que no se ha instalado ninguna válvula de cierre ni otros medios de detención, incluidas bridas ciegas giratorias o de obturación, en los conductos individuales ni en el colector si los conductos están combinados o se hallan por encima o por debajo de las válvulas aliviadoras de presión/vacío con sistemas de aireación cerrados (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);

(QI) .13 confirmar que se han tomado medidas adecuadas para que los sistemas de respiración controlada de los tanques dispongan de un medio principal y un medio secundario (o medios alternativos) (MSC.102(73) y MEPC.79(43), capítulo 8);

(QI) .14 examinar el emplazamiento de los respiraderos en relación con la altura por encima de la cubierta de intemperie o de la pasarela proa-popa, desde las tomas de aire o aberturas más próximas a un espacio de alojamiento, de servicio y de maquinas, o de una fuente de ignición, y confirmar que las válvulas de respiración de gran velocidad son de un tipo aprobado (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);

(QI) .15 examinar los dispositivos para el control ambiental, incluidos los medios para el almacenamiento o la generación y el secado de un gas inerte (Código CIQ 83/90/00, cap. 9);

(QI) .16 examinar las instalaciones eléctricas y confirmar que, cuando proceda, se han utilizado materiales especiales y que el equipo eléctrico instalado en emplazamientos potencialmente peligrosos, cuando ello esté permitido, cuenta con certificación, expedida por una autoridad reconocida, para las cargas que se van a transportar (Código CIQ 83/90/00, cap. 10);

(QI) .17 confirmar que los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco y que todas las uniones con juntas estancas de las tuberías de la carga y las conexiones de los conductos flexibles para la carga están puestas a masa (Código CIQ 83/90/00, cap. 10);

(QI) .18 examinar los medios de prevención y extinción de incendios (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);

(QI) .19 examinar el sistema fijo de extinción de incendios para la cámara de bombas de carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han

llevado a cabo de manera satisfactoria y que sus medios de funcionamiento están claramente marcados (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);

(QI) .20 comprobar el sistema a base de espuma instalado en cubierta para la zona de la carga, incluido el abastecimiento de concentrado de espuma, y comprobar que en el colector contraincendios se produce el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria (véase (E1) 1.1.3.1 en el anexo 1) cuando el sistema está en funcionamiento (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);

(QI) .21 confirmar que en la zona de la carga se ha instalado equipo portátil de extinción de incendios adecuado para las cargas que se vayan a transportar (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);

(QI) .22 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de carga en que se penetre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12), y comprobar especialmente que:

(QI) .22.1 se pueden controlar desde el exterior del espacio;

(QI) .22.2 se han fijado letreros de aviso relativos a su utilización;

(QI) .22.3 son del tipo extractor, con extracción por debajo de las planchas del piso, a menos que se trate de las cámaras de los motores impulsores de las bombas de carga, en cuyo caso podrán ser del tipo de presión positiva;

(QI) .22.4 los conductos no atraviesan espacios de alojamiento, de servicio o de máquinas y los conductos de salida se encuentran separados de las entradas y aberturas de la ventilación que den a dichos espacios;

(QI) .22.5 los motores eléctricos de los ventiladores están instalados fuera de los conductos de ventilación y que los ventiladores y conductos de ventilación situados únicamente en la zona en que se encuentren dichos ventiladores están construidos de modo que no desprendan chispas en emplazamientos potencialmente peligrosos;

(QI) .23 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se penetre habitualmente aparte de los contemplados en (QI) 1.1.2.21 (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);

(QI) .24 confirmar que los dobles fondos, los coferdanes, las quillas de cajón, los túneles para tuberías, los espacios de bodega y otros espacios en los que se pueda acumular la carga se pueden ventilar adecuadamente para garantizar un medio ambiente sin riesgos cuando sea necesario entrar en ellos y que, cuando proceda, se ha provisto un sistema de ventilación permanente y que todos los ventiladores cumplen lo dispuesto en 1.1.2.22.5 (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);

(QI) .25 examinar los sistemas y circuitos intrínsecamente seguros utilizados para medición, vigilancia, control y comunicación en todos los emplazamientos potencialmente peligrosos (Código CIQ 83/90/00, cap. 13);

(QI) .26 comprobar que se dispone de equipo de protección del personal (Código CIQ 83/90/00, cap. 14), y especialmente que:

(QI) .26.1 se dispone de indumentaria protectora adecuada para los tripulantes ocupados en las operaciones de carga y descarga, así como de almacenamiento apropiado para la misma;

(QI) .26.2 se ha provisto y está adecuadamente estibado el equipo de seguridad prescrito y los aparatos respiratorios conexos y, cuando proceda, los medios de protección respiratorios destinados a evacuaciones de emergencia y para los ojos;

(QI) .26.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios sanitarios, incluidas parihuelas y un equipo de reanimación de oxígeno;

(QI) .26.4 se han adoptado medidas para tener a bordo antídotos contra las cargas que se transporten;

(QI) .26.5 los medios de descontaminación y los lavaojos funcionen correctamente;

(QI) .26.6 se hallan a bordo los instrumentos exigidos para la detección de escapes de gas y se han adoptado medidas para la provisión de los tubos detectores de vapor adecuados;

(QI) .26.7 la estiba de las muestras de carga es satisfactoria;

(QI) .27 las disposiciones de (NI) 2.1.2, anexo 3.

(QI) 1.1.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la comprobación de que todos los documentos prescritos se hallan a bordo del buque debe consistir en:

(QI) .1 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIQ 83/90/00, cap.2);

(QI) .2 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIQ 83/90/00, cap. 2);

(QI) .3 confirmar que se dispone de un cuadro en el que figura la relación de llenado de los tanques de carga según densidades diferentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);

(QI) .4 confirmar que se dispone de una copia del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o de las reglamentaciones nacionales equivalentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);

(QI) .5 confirmar que se dispone de información sobre las propiedades químicas y físicas de los productos que se van a transportar, así como sobre las medidas que procede adoptar en caso de accidente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);

(QI) .6 confirmar que se dispone de un manual sobre procedimientos de trasvase de la carga, limpieza de tanques, desgasificación, lastrado, etc. (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);

(QI) .7 las disposiciones de (NI) 2.1.3, anexo 3.

(QI) 1.1.4 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(QI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

(QA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

(QA) 1.2.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(QA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

(QA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;

(QA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(QA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(QA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los certificados correspondientes;

(QA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(QA) .7 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

(QA) .8 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(QA) .9 confirmar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;

(QA) .10 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como de datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIQ 83/90/00, cap. 2) (sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);

(QA) .11 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIQ 83/90/00, cap. 2) (sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);

(QA) .12 confirmar que se dispone de un cuadro en el que figura la relación de llenado de los tanques de carga según densidades diferentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIG);

(QA) .13 confirmar que se dispone de una copia del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o de las reglamentaciones nacionales equivalentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);

(QA) .14 confirmar que se dispone de información sobre las propiedades químicas y físicas de los productos que se van a transportar, así como sobre las medidas que procede adoptar en caso de accidente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);

(QA) .15 confirmar que se dispone de un manual sobre procedimientos de trasvase de la carga, limpieza de tanques, desgasificación, lastrado, etc. (Código CIQ 83/90/00, cap, 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);

(QA) .16 confirmar que se encuentra a bordo el Manual de procedimientos y medios (Código CIQ 83/90/00, cap. 16A) (Código CGrQ 85/90/00, cap. VA);

(QA) .17 confirmar que el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar se encuentra a bordo (MARPOL 73/78 – 02, Anexo II, regla 16);

(QA) .18 confirmar que el Libro registro de carga se encuentra a bordo y se utiliza correctamente (MARPOL 73/78 - 91/97/02, Anexo II, regla 9).

(QA) 1.2.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento anual de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales deben consistir en:

(QA) .1 confirmar que las puertas y ventanas de la caseta de gobierno, los portillos y ventanas de la superestructura y los extremos de las casetas situados frente a la zona de la carga están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);

(QA) .2 confirmar que se han eliminado las posibles fuentes de ignición en la cámara de bombas de carga o sus proximidades, tales como equipo suelto, materiales combustibles, etc., que no hay indicios de fugas indebidas y que las escalas de acceso están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);

(QA) .3 confirmar que en la cámara de bombas hay secciones de tuberías desmontables u otro equipo aprobado necesario para la segregación de la carga y que están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);

(QA) .4 examinar todos los mamparos de las cámaras de bombas por si presentan indicios de fugas de la carga o de grietas y, en especial, los medios de obturación de todas las perforaciones practicadas en dichos mamparos (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);

(QA) .5 confirmar que el accionamiento por telemando del sistema de bombeo de sentina que da servicio a la cámara de bombas de carga funciona satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);

(QA) .6 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y confirmar que las bombas y tuberías tienen las marcas de identificación (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);

(QA) .7 confirmar, cuando proceda, que los medios de carga y descarga por la proa o por la popa se hallan en buen estado y someter a prueba los medios de comunicación y de telemando para detener las bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);

(QA) .8 examinar los medios para el trasvase de la carga y confirmar que todos los conductos flexibles son aptos para la finalidad a que están destinados y que, cuando proceda, han sido sometidos a la prueba de prototipo o en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIQ 83/90/00, cap. 5) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IID);

(QA) .9 examinar, cuando proceda, los sistemas de calentamiento o enfriamiento de la carga, incluido cualquier medio de muestreo, y confirmar que los dispositivos para medir la temperatura y los sistemas de alarma conexos funcionan satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 7) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIF);

(QA) .10 examinar en la medida de lo posible el sistema de respiración de los tanques de carga, así como las válvulas de presión/vacío, los medios secundarios para impedir las sobrepresiones y subpresiones y los dispositivos para impedir el paso de las llamas (Código CIQ 83/90/00, cap. 8, MSC.102(73) y MEPC.79(43) (Código CGrQ 85/90/00 y MEPC.80(43), cap. IIE);

(QA) .11 examinar los dispositivos de medición, los avisadores de nivel alto y las válvulas para el control de reboses (Código CIQ 83/90/00, cap. 8) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIE);

(QA) .12 confirmar que se han adoptado medidas para transportar o elaborar a bordo gas en cantidad suficiente para compensar las pérdidas normales y que los medios provistos para vigilar los espacios vacíos de los tanques son satisfactorios (Código CIQ 83/90/00, cap. 9) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIH);

(QA) .13 confirmar que se han adoptado medidas para transportar una cantidad suficiente del medio adecuado cuando se utilicen agentes desecantes en las admisiones de aire de los tanques de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 9) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIH);

(QA) .14 confirmar que todo el equipo eléctrico instalado en zonas peligrosas es apto para las mismas, se encuentra en buen estado y se ha sometido a un mantenimiento adecuado (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);

(QA) .15 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y el sistema a base de espuma instalado en cubierta para la zona de la carga y confirmar que su modo de empleo está indicado claramente (Código CIQ 83/90/00, cap. 11) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIE);

(QA) .16 confirmar que el estado del equipo portátil de extinción de incendios para las cargas que se vayan a transportar en la zona de la carga es satisfactorio (Código CIQ 83/90/00, cap. 11) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIE);

(QA) .17 examinar, en la medida de lo posible, y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los sistemas de ventilación de los espacios en que se penetre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga y de otros espacios situados en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIA);

(QA) .18 confirmar, en la medida de lo posible, que los sistemas y circuitos intrínsecamente seguros utilizados para medición, vigilancia, control y comunicación en todos los emplazamientos potencialmente peligrosos están sometidos a un mantenimiento adecuado (Código CIQ 83/90/00, cap. 13) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIC);

(QA) .19 examinar el equipo de protección del personal (Código CIQ 83/90/00, cap. 14) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIF), y especialmente que:

(QA) .19.1 la indumentaria protectora para la tripulación ocupada en las operaciones de carga y descarga y de estiba está en buen estado;

(QA) .19.2 el equipo de seguridad prescrito y los aparatos respiratorios y de suministro de aire conexos y, cuando proceda, los medios de protección respiratorios destinados a evacuaciones de emergencia y para los ojos, están en buen estado y adecuadamente estibados;

(QA) .19.3 el equipo de primeros auxilios sanitarios, incluidas las parihuelas y un equipo de reanimación de oxígeno, está en buen estado;

(QA) .19.4 se han adoptado medidas para tener a bordo antídotos contra las cargas que se transporten;

(QA) .19.5 los medios de descontaminación y los lavaojos funcionan correctamente;

(QA) .19.6 se hallan a bordo los instrumentos exigidos para la detección de escapes de gas y se han adoptado medidas para la provisión de los tubos detectores de vapor adecuados;

(QA) .19.7 las disposiciones para la estiba de las muestras de carga son satisfactorias;

(QA) .20 las disposiciones de (NA) 2.2.2, anexo 3.

(QA) 1.2.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:

(QA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos

químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(QA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(QIn) **1.3 Reconocimientos intermedios** - Véase 4.3

(QIn) 1.3.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(QIn) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.1.

(QIn) 1.3.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento intermedio de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(QIn) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.2;

(QIn) .2 examinar los medios para el agotamiento de los conductos de respiración (Código CIQ 83/90/00, cap. 8) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIE);

(QIn) .3 confirmar, cuando proceda, que las tuberías y los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);

(QIn) .4 examinar en general el equipo y los cables eléctricos instalados en zonas peligrosas, tales como las cámaras de bombas de carga y zonas adyacentes a los tanques de carga, para verificar si hay algún equipo, accesorio o cable defectuoso. Se someterá a prueba la resistencia de electroaislamiento de los circuitos, pero cuando se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se debe considerar la posibilidad de aceptar los valores obtenidos recientemente (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);

(QIn) .5 confirmar que se dispone de piezas de respeto para los ventiladores mecánicos de la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIA);

(QIn) .6 las disposiciones de (NIn) 2.3.2, anexo 3.

(QIn) 1.3.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(QIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(QIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(QR) **1.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.

(QR) 1.4.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(QR) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.1, salvo en lo que respecta a la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

(QR) 1.4.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento de renovación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(QR) .1 las disposiciones de (QIn) 1.3.3;

(QR) .2 las disposiciones de (NR) 2.4.2, anexo 3.

(QR) 1.4.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(QR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

(G) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL**

(GI) **2.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(GI) 2.1.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los planos y proyectos de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(GI) .1 determinar los productos que se espera que el buque estará autorizado a transportar y tomar nota de las prescripciones mínimas especiales pertinentes (Código CIG 83/90/00, cap. 19);

(GI) .2 examinar los planos correspondientes al tipo de buque, contención de la carga, control del espacio destinado al vapor dentro de los tanques de carga, detección de vapor, instrumentos de medición, protección del personal, límites de llenado de los tanques de carga y otras prescripciones especiales (Código CIG 83/90/00, caps. 2, 4, 6, 13, 14, 15 y 17);

(GI) .3 examinar los planos correspondientes al francobordo y la estabilidad sin avería, las descargas por debajo de la cubierta de cierre y la aptitud para conservar la flotabilidad (Código CIG 83/90/00, cap. 2);

(GI) .4 examinar los planos correspondientes a la disposición del buque (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .5 examinar los planos correspondientes a los recipientes de elaboración a presión y los sistemas de tuberías para líquidos y vapor y las sometidas a presión (Código CIG 83/90/00, caps. 5 y 6);

(GI) .6 examinar los planos correspondientes al control de la presión y de la temperatura de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 7);

(GI) .7 examinar los planos correspondientes a los sistemas de respiración de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 8);

(GI) .8 examinar los planos correspondientes al control ambiental (Código CIG 83/90/00, cap. 9);

(GI) .9 examinar los planos correspondientes a las instalaciones electricas (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GI) .10 examinar los planos correspondientes a la prevención y extinción de incendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .11 examinar los planos de la ventilación mecánica de la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

(GI) .12 examinar los planos de los instrumentos (de medición, de detección de gas) (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GI) .13 examinar, cuando proceda, los planos para el empleo de la carga como combustible (Código CIG 83/90/00, cap. 16).

(GI) 2.1.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y materiales, debe consistir en:

(GI) .1 confirmar que la separación en la zona de la carga y la disposición de los espacios de alojamiento, servicio y de máquinas se ajustan a los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap.3);

(GI) .2 examinar la disposición de las cámaras de bombas y de compresores para la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .3 confirmar que el sistema de parada de emergencia de accionamiento manual y el sistema de parada automatica de las bombas y los compresores para la carga se encuentran en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .4 examinar la disposición de las camaras de control de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .5 examinar los accesos a los espacios situados en la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .6 confirmar la disposición de las esclusas neumáticas (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .7 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y los del combustible líquido (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .8 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa y por la popa, prestando especial atención a las admisiones de aire y a las entradas de los espacios de alojamiento, de máquinas y de servicio, el equipo eléctrico, los dispositivos contraincendios y los medios de comunicación entre las cámaras de control de la carga y el puesto pertinente en tierra (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .9 confirmar que los tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de la carga, y asegurarse de que se llevan a cabo las pruebas no destructivas y a presión apropiadas (Código CIG 83/90/00, cap. 4);

(GI) .10 examinar las tuberías de la carga y para procesos de elaboración, incluidos los medios de dilatación, el aislamiento de la estructura del casco y las

válvulas de alivio de presión y de drenaje, y llevar a cabo una prueba de detección de fugas (Código CIG 83/90/00, cap. 5);

(GI) .11 confirmar que las válvulas del sistema de la carga se ajustan a los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap. 5);

(GI) .12 confirmar que todos los conductos flexibles para líquidos y vapor son aptos para la finalidad a que están destinados y que, cuando proceda, han sido sometidos a la prueba de prototipo o en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIG 83/90/00, cap. 5);

(GI) .13 examinar los medios de control de la presión y de la temperatura de la carga, incluido, cuando esté instalado, todo sistema de refrigeración y confirmar que las alarmas conexas son satisfactorias (Código CIG 83/90/00, cap. 7);

(GI) .14 confirmar que los sistemas de respiración de los tanques de carga, incluido, cuando proceda, todo sistema aliviador de presión complementario para el control de nivel de líquido y los sistemas de protección por vacío, han sido instalados de conformidad con los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap. 8);

(GI) .15 examinar los medios de control ambiental, incluidos los de almacenamiento a producción y secado de gas inerte (Código CIG 83/90/00, cap. 9);

(GI) .16 examinar las instalaciones eléctricas, prestando atención especial al equipo de tipo certificado como seguro instalado en los espacios y zonas peligrosos a causa del gas (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GI) .17 examinar los medios de prevención y extinción de incendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .18 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .19 examinar el colector contraincendios, prestando atención especial a la disponibilidad de bocas contraincendios y medias de aislamiento, comprobar que los dos chorros de agua llegan a todas las zonas de la carga y de la zona de contención de la carga a la presión prescrita y comprobar el telemando para poner en marcha una bomba contraincendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .20 examinar y someter a prueba el sistema de aspersión de agua para enfriamiento, prevención de incendios y protección de la tripulación y confirmar que sus medias de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .21 examinar el sistema de productos químicos en polvo para la extinción de incendios en la zona de la carga, comprobar que las tuberías fijas están correctamente instaladas y sin obstrucciones y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .22 examinar el sistema de anhídrido carbónico de las cámaras de compresores y de bombas de carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .23 confirmar que se dispone de equipos de bombero y examinar su disposición (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .24 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se penetre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12), y en particular comprobar que:

(GI) .24.1 se pueden controlar desde el exterior del espacio;

(GI) .24.2 se han fijado letreros de aviso relativos a su utilización;

(GI) .24.3 son fijos y del tipo de presión negativa, permitiendo la extracción desde la parte alta de los espacios, la parte baja o ambas partes, segun proceda, en las cámaras de compresores y de bombas de carga y en las de control de la carga si están consideradas como espacios peligrosos a causa del gas;

(GI) .24.4 son del tipo de presión positiva para los espacios que contengan motores eléctricos que accionen compresores o bombas de carga y para otros espacios a salvo del gas situados en la zona de la carga, exceptuados los que contengan generadores de gas inerte;

(GI) .24.5 los conductos de extracción del aire están separados de las tomas de ventilación y las aberturas que den a espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control y otros espacios a salvo del gas;

(GI) .24.6 las tomas de ventilación están dispuestas de modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de que los vapores peligrosos sean utilizados de nuevo;

(GI) .24.7 los conductos de ventilación que arranquen de espacios peligrosos a causa del gas no atraviesan espacios de alojamiento, de servicio o de máquinas ni puestos de control, salvo cuando (GI) 2.1.2.30 sea de aplicación;

(GI) .24.8 los motores eléctricos de los ventiladores están instalados fuera de los conductos de ventilación si existe el propósito de transportar productos inflamables y que los ventiladores y conductos de ventilación situados únicamente en la zona en que se encuentren dichos ventiladores están

construidos de modo que no desprendan chispas en espacios peligrosos a causa del gas;

(GI) .25 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se penetre habitualmente aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.24 (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

(GI) .26 examinar y someter a prueba, según proceda, los indicadores de nivel de líquido, el control de rebose, los manómetros, los dispositivos de alarma contra presiones elevadas y, cuando proceda, contra presiones bajas y los indicadores de temperatura de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GI) .27 examinar y someter a prueba, segun proceda, el equipo detector de gas (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GI) .28 confirmar que se dispone de dos juegos amovibles de equipo detector de gas adecuados para las cargas que se vayan a transportar y un instrumento adecuado para medir niveles de oxígeno (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GI) .29 comprobar que se dispone del equipo de protección del personal (Código CIG 83/90/00, cap. 14), y especial mente que:

(GI) .29.1 se han provisto y están adecuadamente estibados dos juegos completos de equipo de seguridad que permitan al personal entrar en un espacio lleno de gas y trabajar en él;

(GI) .29.2 se dispone de un abastecimiento adecuado de aire comprimido y examinar, cuando proceda, los medios de todo compresor de aire especial o sistema de conductos de aire a baja presión;

(GI) .29.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios sanitarios, incluidas las parihuelas y un equipo de reanimación de oxígeno y antídotos, si los hubiere, contra los productos que vayan a transportarse;

(GI) .29.4 se dispone de medios de protección respiratorios destinados a evacuaciones de emergencia y para los ojos;

(GI) .29.5 los medios de descontaminación y los lavaojos funcionan correctamente;

(GI) .29.6 cuando proceda, el personal está protegido contra los efectos de escapes considerables procedentes de la carga mediante un espacio especial proyectado y equipado adecuadamente dentro de la zona de alojamiento;

(GI) .29.7 cuando proceda, la cámara de control de la carga es del tipo a salvo del gas;

(GI) .30 examinar, cuando proceda, los medios para utilizar la carga como combustible y comprobar que el suministro de combustible gaseoso al

espacio de máquinas se interrumpe si el sistema de ventilación aspirante no funciona correctamente y que la válvula maestra para el combustible gaseoso se puede cerrar por telemando desde el interior del espacio de máquinas (Código CIG 83/90/00, cap. 16).

(GI) 2.1.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la comprobación de que toda la documentación prescrita se halla a bordo del buque debe consistir en:

(GI) .1 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIG 83/90/00, cap. 2);

(GI) .2 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIG 83/90/00, cap. 2);

(GI) .3 confirmar que se dispone de la información necesaria para el transporte sin riesgos de los productos que se vayan a transportar (Código CIG 83/90/00, cap. 18);

(GI) .4 confirmar que se dispone de una copia del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o de las reglamentaciones nacionales equivalentes (Código CIG 83/90/00, cap. 18).

(GI) 2.1.4 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

(GI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

(GA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

(GA) 2.2.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(GA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

(GA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;

(GA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;

(GA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(GA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

(GA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(GA) .7 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

(GA) .8 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

(GA) .9 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprabado antes de su instalación y que los cambios se han reflejado en el certificado pertinente;

(GA) .10 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIG 83/90/00, cap. 2);

(GA) .11 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIG 83/90/00, cap.2);

(GA) .12 confirmar que se dispone de la información necesaria para el transporte sin riesgos de los productos que se vayan a transportar (Código CIG 83/90/00, cap. 18);

(GA) .13 confirmar que se dispone de una copia del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o de las reglamentaciones nacionales equivalentes (Código CIG 83/90/00, cap. 18).

(GA) 2.2.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento anual de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(GA) .1 confirmar que los medios especiales para poder resistir ciertas averías están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 2);

(GA) .2 confirmar que las puertas y ventanas de la caseta de gobierno, los portillos y ventanas de la superestructura y los extremos de las casetas situadas frente a la zona de la carga se encuentran en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .3 examinar las cámaras de bombas y de compresores para la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .4 confirmar que el sistema de parada manual de emergencia y el sistema de parada automática de las bombas y compresores para la carga están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .5 examinar la cámara de control de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .6 examinar los medios de detección de gas de las cámaras de control de la carga y las medidas adoptadas para excluir las fuentes de ignición cuando tales espacios no estén a salvo del gas (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .7 confirmar que los medios de las esclusas neumáticas están sometidos a un mantenimiento adecuado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .8 examinar, en la medida de lo posible, los medios de bombeo de sentina, de lastre y de combustible líquido (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .9 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa o por la popa, prestando especial atención al equipo eléctrico, los dispositivos contraincendios y los medios de comunicación entre la cámara de control de la carga y el puesto pertinente en tierra (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GA) .10 confirmar que los medios de cierre hermético de las bóvedas de los tanques de gas son satisfactorios (Código CIG 83/90/00, cap. 4);

(GA) .11 confirmar que la bandeja de goteo amovible o fija o el aislamiento de la cubierta contra las fugas de la carga están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 4);

(GA) .12 examinar las tuberías de la carga y para procesos de elaboración, incluidos los medios de dilatación, el aislamiento de la estructura del casco y los medios aliviadores de presión y de drenaje (Código CIG 83/90/00, cap. 5);

(GA) .13 confirmar que las válvulas aliviadoras de presión y de seguridad de los tanques de carga y los espacios interbarreras, incluidos los sistemas de seguridad y las alarmas, se encuentran en estado satisfactorio (Código CIG 83/90/00, cap. 5);

(GA) .14 confirmar que los conductos flexibles para líquido y vapor son aptos para la finalidad a que están destinados y que, cuando proceda, han sido sometidos a la prueba de prototipo o en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIQ 83/90/00, cap. 5);

(GA) .15 examinar los medios de control de la presion y de la temperatura de la carga, incluido, cuando este instalado, todo sistema de refrigeración, y confirmar que las alarmas conexas son satisfactorias (Código CIG 83/90/00, cap. 7);

(GA) .16 examinar, en la medida de lo posible, los sistemas de tuberías de la carga, el combustible, lastre y respiración, incluidos los mástiles de ventilación y las pantallas protectoras (Código CIG 83/90/00, cap. 8);

(GA) .17 confirmar que hay medios para transportar suficiente gas inerte que compense las pérdidas normales y que se han provisto medios para vigilar los espacios (Código CIG 83/90/00, cap. 9);

(GA) .18 confirmar que todo sistema secador de aire y todo sistema de gas inerte para espacios interbarreras y de bodega es satisfactorio (Código CIG 83/90/00, cap. 9);

(GA) .19 confirmar que el equipo eléctrico instalado en los espacios y zonas peligrosas a causa del gas se encuentra en buen estado y es objeto de un mantenimiento adecuado (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GA) .20 examinar los medios de prevención y extinción de incendios y someter a prueba los medios para poner en marcha a distancia una bomba contraincendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GA) .21 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GA) .22 examinar el sistema de aspersión de agua para enfriamiento, prevención de incendios y protección de la tripulación y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GA) .23 examinar el sistema de productos químicos en polvo para la extinción de incendios en la zona de la carga y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GA) .24 examinar la instalación fija de extinción de incendios destinada a los espacios peligrosos a causa del gas y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GA) .25 confirmar que se dispone de equipos de bombero y examinar su estado (Código CIG 83/ 90, cap. 11);

(GA) .26 examinar, en la medida de lo posible, y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se penetre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

(GA) .27 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se penetre habitualmente aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.24 (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

(GA) .28 examinar y someter a prueba, según proceda y en la medida de lo posible, los indicadores de nivel de líquido, el control de rebose, los manómetros, los dispositivos de alarma contra presiones elevadas y, cuando proceda, contra presiones bajas y los indicadores de temperatura de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GA) .29 examinar y someter a prueba, según proceda, el equipo detector de gas (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GA) .30 confirmar que se dispone de los dos juegos amovibles de equipo detector de gas adecuados para las cargas que se vayan a transportar y de un instrumento adecuado para medir niveles de oxígeno (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GA) .31 comprobar que se dispone del equipo de protección del personal (Código CIG 83/90/00, cap. 14) y, en particular, que:

(GA) .31.1 se han provisto y están bien estibados dos juegos completos de equipo de seguridad que permitan al personal entrar en un espacio lleno de gas y trabajar en él;

(GA) .31.2 se dispone de un abastecimiento adecuado de aire comprimido y examinar, cuando proceda, los medios de todo compresor de aire especial o sistema de conductos de aire a baja presión;

(GA) .31.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios sanitarios, incluidas las parihuelas y un equipo de reanimación de oxígeno y antídotos, si los hubiere, contra los productos que vayan a transportarse;

(GA) .31.4 se dispone de medios de protección respiratorios destinados a evacuaciones de emergencia y para los ojos;

(GA) .31.5 los medios de descontaminación y los lavaojos funcionan correctamente;

(GA) .31.6 cuando proceda, el personal está protegido contra los efectos de escapes considerables procedentes de la carga mediante un espacio especial proyectado y equipado adecuadamente dentro de la zona de alojamiento;

(GA) .32 examinar, cuando sea aplicable, los medios para utilizar la carga como combustible y comprobar, en la medida de lo posible, que el suministro de combustible gaseoso al espacio de maquinas se interrumpe si el sistema de ventilación aspirante no funciona correctamente y que la válvula maestra para el combustible gaseoso se puede cerrar por telemando desde el interior del espacio de máquinas (Código CIG 83/90/00, cap. 16).

(GA) 2.2.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:

(GA) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(GA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(GIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.

(GIn) 2.3.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(GIn) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.1.

(GIn) 2.3.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento intermedio de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(GIn) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.2;

(GIn) .2 confirmar, cuando proceda, que las tuberías y los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GIn) .3 examinar en general el equipo y los cables eléctricos instalados en zonas peligrosas, tales como las cámaras de bombas para la carga y zonas adyacentes a los tanques de carga, para verificar si hay algún equipo, accesorio o cable defectuoso. Se someterá a prueba la resistencia de electroaislamiento de los circuitos, pero cuando se lleve un buen registro

de las pruebas efectuadas se debe considerar la posibilidad de aceptar los valores obtenidos recientemente (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GIn) .4 confirmar que se dispone de piezas de respeto para los ventiladores mecánicos de la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

(GIn) .5 confirmar que los medios de calentamiento, si los hubiere, de las estructuras de acero son satisfactorios.

(GIn) 2.3.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(GIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(GIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(GR) **2.4 Reconocimientos de renovación** – Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.

(GR) 2.4.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(GR) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.1, salvo en lo que respecta a la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

(GR) 2.4.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento de renovación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(GR) .1 las disposiciones de (GIn) 2.3.3;

(GR) .2 examinar el aislamiento y los medios de apoyo de los tanques de carga y confirmar que la barrera secundaria sigue siendo eficaz (Código CIG 83/90/00, cap. 4).

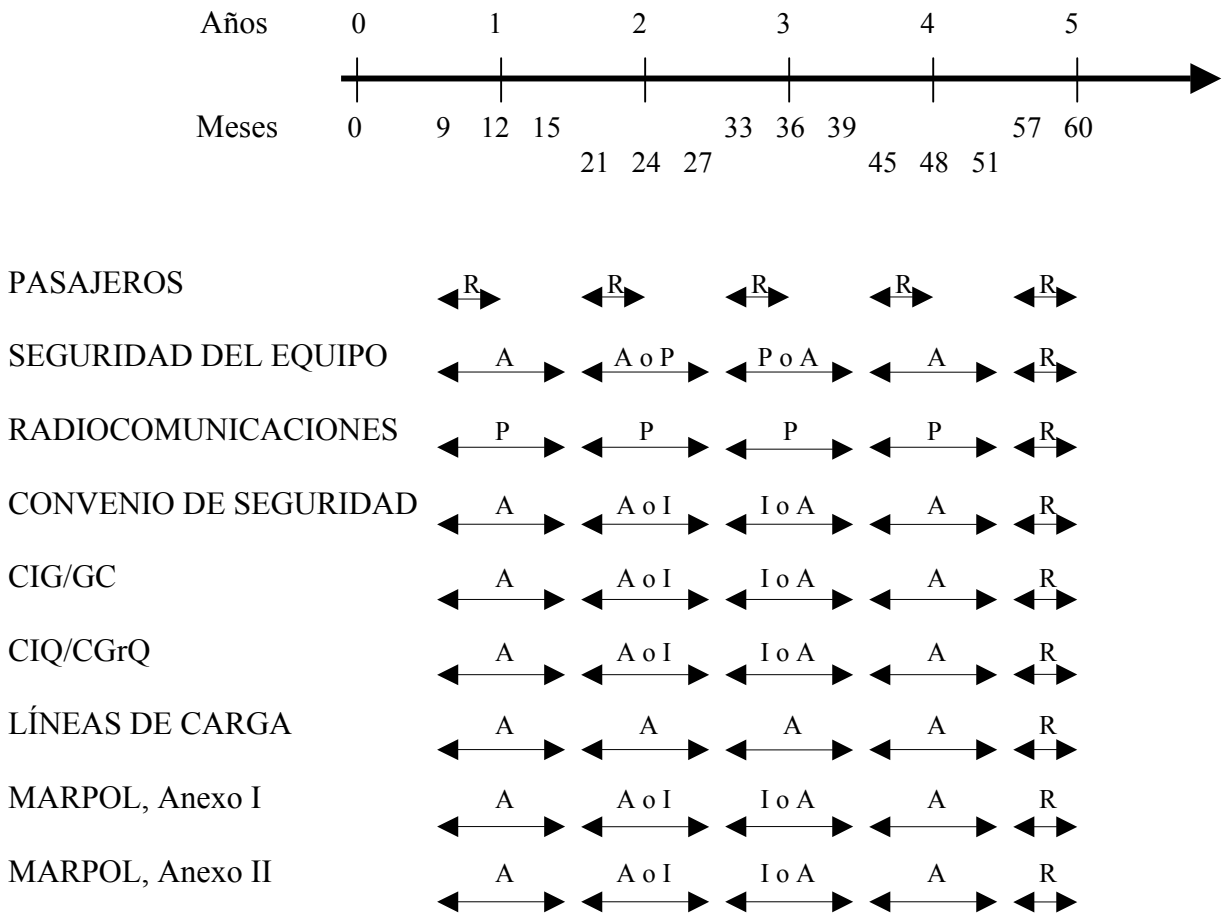
(GR) 2.4.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(GR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

APÉNDICE

SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

Diagrama



Clave para los distintos tipos de reconocimiento:

R - Renovación

P - Periódico

I - Intermedio

A - Anual

***

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
77º periodo de sesiones
Punto 26 del orden del día

MSC 77/26/Add.2/Corr.1
21 octubre 2004
ESPAÑOL SOLAMENTE

INFORME DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA CORRESPONDIENTE A SU 77º PERIODO DE SESIONES

Se adjuntan los anexos 20 a 27 del informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 77º periodo de sesiones (MSC 77/26) que se omitieron en el documento MSC 79/26/Add.2.

***

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

ANEXO 20

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

IDEA, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA ORGANIZACIÓN CON RESPECTO AL FACTOR HUMANO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.680(17), mediante la que se invitaba a los Gobiernos Miembros a que instasen a las personas encargadas de la gestión y utilización de los buques a que adoptaran las medidas necesarias a fin de formular, implantar y evaluar procedimientos de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación de conformidad con las Directrices de la OMI sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, respectivamente,

RECORDANDO ADEMÁS que la resolución A.742(18) sobre las Directrices de la OMI relativas a los Procedimientos para la supervisión de las prescripciones operacionales relacionadas con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación reconoce la estrecha relación que existe entre el factor humano y la seguridad,

TENIENDO EN CUENTA que la resolución A.772(18) sobre Factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad tiene por objetivo aumentar la percepción de la complejidad de la fatiga y alienta a todas las partes interesadas en la utilización del buque a que tengan en cuenta estos factores al tomar decisiones de carácter operacional,

RECONOCIENDO la necesidad de concentrar el enfoque sobre las actividades humanas en la utilización sin riesgos del buque, y la necesidad de ayudar a quienes se encuentran a bordo a alcanzar y mantener las normas más elevadas de seguridad, protección marítima y de protección ambiental con objeto de reducir de forma significativa los siniestros marítimos,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las cuestiones relacionadas con el factor humano han recibido la más alta prioridad en el programa de trabajo de la Organización debido a los serios problemas vinculados con las actividades humanas a bordo de los buques y con los siniestros marítimos,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 77º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su [49º] periodo de sesiones,

.1 APRUEBA la idea, los principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

.2 INVITA a los Gobiernos Miembros a que comuniquen la presente resolución a sus representantes que participen en las reuniones de la Organización para que tomen las medidas oportunas y a que estimulen a los responsables del funcionamiento y proyecto de los buques a que tengan en cuenta los principios pertinentes al adoptar decisiones operacionales y de proyecto;

.3 PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que consideren propuestas para instrumentos o procedimientos, nuevos o revisados, relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, a la protección marítima o a la protección del medio marino teniendo en cuenta la idea, los principios y los objetivos que figuran en el anexo de la presente resolución;

.4 PIDE también al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio marino que mantengan sometido a examen el texto adjunto sobre Idea, principios y objetivos relativos al factor humano, y que adopten las medidas que estimen oportunas.

.5 REVOCA la resolución A.850(20).

ANEXO

IDEA, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA ORGANIZACIÓN CON RESPECTO AL FACTOR HUMANO

IDEA

Resolver los problemas relacionados con el factor humano para acrecentar la eficacia y así mejorar significativamente la seguridad marítima, la protección marítima y la calidad del medio marino.

PRINCIPIOS

a) el factor humano es una cuestión compleja y polifacética que afecta a la seguridad marítima, la protección marítima y la protección del medio marino. Comprende todo el espectro de actividades humanas llevadas a cabo por las tripulaciones de los buques, los responsables de la gestión en tierra, los organismos reguladores, las organizaciones reconocidas, los astilleros, los legisladores y otras partes interesadas, que han de cooperar para resolver eficazmente los problemas relacionados con el factor humano;

b) la Organización, al elaborar reglas, debe mostrar respeto por la gente de mar pidiendo su opinión a quienes trabajan en la mar y teniéndola en cuenta;

c) las medidas correctivas que se adopten tras un siniestro marítimo exigen, para ser eficaces, un conocimiento cabal de la influencia del factor humano en las causas de un accidente. Esto se logra mediante una investigación pormenorizada y un análisis sistemático de los siniestros para determinar los factores que intervinieron en el siniestro y la serie de acontecimientos que lo causaron;

d) durante el proceso de elaboración de las reglas, se tendrá en cuenta la necesidad de prever salvaguardias suficientes para que la aplicación de dichas reglas no cause un accidente debido a un único error humano o de organización;

e) las reglas que afecten directamente a la gente de mar serán simples, claras y completas;

f) la resistencia de una tripulación, definida como la capacidad de mantener la eficacia dentro de los límites de la seguridad depende de muchas variables complejas e interdependientes, como la capacidad de los individuos, la política de gestión, los factores culturales, la experiencia, la formación, la competencia profesional y el ambiente laboral;

g) la difusión de información mediante una comunicación eficaz es esencial para que la gestión y las decisiones operacionales que se tomen sean acertadas; y

h) el examen de los problemas relacionados con el factor humano tendrá por finalidad reducir en todo lo que quepa la posibilidad de que se produzca un error humano y de organización.

OBJETIVOS

a) contar con un enfoque estructurado para examinar debidamente todas las cuestiones relacionadas con el factor humano a fin de que todos los comités y subcomités lo utilicen en la elaboración de reglas y directrices;

b) llevar a cabo un examen minucioso de algunos de los instrumentos de la OMI desde la perspectiva del factor humano;

c) promover y comunicar mediante principios basados en el factor humano una cultura de la seguridad marítima y una percepción más clara de la importancia del medio marino;

d) proporcionar el marco necesario para fomentar la búsqueda de soluciones no reglamentarias y para evaluar dichas soluciones con arreglo a principios basados en el factor humano;

e) establecer un sistema que permita descubrir y hacer llegar a los interesados estudios, investigaciones y demás información pertinente sobre el factor humano, incluidos los resultados de las investigaciones de sucesos marítimos y no marítimos; y

f) facilitar el material necesario para formar a la gente de mar con objeto de ampliar sus conocimientos y darle una idea más clara de la importancia del factor humano para la seguridad operacional del buque, de forma que pueda actuar correctamente.

g) proporcionar el marco necesario para comprender el sumamente complejo sistema de factores humanos interdependientes, que incluya 1) objetivos operacionales, 2) asuntos relacionados con la resistencia personal, 3) políticas y prácticas de organización, y 4) factores ambientales, a fin de que la identificación y gestión de los factores de riesgos se realice de un modo orgánico y sistemático.

***

ANEXO 21

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

HACIA UNA MAYOR ACEPTACIÓN DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre líneas de carga adoptó el 5 de abril de 1966 el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "el Convenio"), el cual entró en vigor el 21 de julio de 1968,

RECORDANDO ADEMÁS que la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación adoptó el 11 de noviembre de 1988 el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "el Protocolo"), el cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000,

TOMANDO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 77º periodo de sesiones, adoptó enmiendas al anexo B del Protocolo que, a condición de que se consideren aceptadas el 1 de julio de 2004 de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI de dicho Protocolo, entrarán en vigor el 1 de enero de 2005 de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del mismo artículo,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité, en su 76º periodo de sesiones, reconoció que las enmiendas, una vez que entrasen en vigor, no afectarían al Convenio y reconoció que, como consecuencia de ello, y a juzgar por el estado de aceptación del Protocolo hasta dicho periodo de sesiones, las enmiendas solamente se aplicarían al 60%, aproximadamente, de la flota mercante mundial, es decir a los buques que enarbolan el pabellón de los Estados que son Partes en el Protocolo,

OBSERVANDO CON PREOCUPACIÓN que tal situación podría dar lugar a un inconveniente sistema de dos estratos pues los buques estarían sujetos a regímenes de seguridad distintos en función de que la Administración del Estado de abanderamiento fuera un Gobierno Contratante del Convenio o también Parte en el Protocolo,

CONVENCIDA de que un régimen normativo único y universal para las líneas de carga contribuiría significativamente a incrementar la seguridad marítima en todo el mundo,

INSTA a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio que todavía no se hayan constituido en Partes en el Protocolo a que lo hagan tan pronto como les sea posible, mediante la aplicación del artículo IV del Protocolo.

***

ANEXO 22

PROGRAMAS DE TRABAJO DE LOS SUBCOMITÉS

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS DE GASES A GRANEL (BLG)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas**	Indefinido	BLG 1/20, sección 3; BLG 8/18, sección 6
2	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; BLG 8/18, sección 13
A.1	Aspectos relativos a la seguridad y al medio ambiente de las variantes de proyecto de buques tanque estipuladas en la regla I/13F del MARPOL 73/78		BLG 3/18, párrafo 15.7
	.1 evaluación de las variantes de proyecto de buques tanque, si las hubiera (según proceda)	Indefinido	BLG 1/20, sección 16; BLG 4/18, párrafo 15.3
A.2	**Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque**	2005	BLG 1/20, sección 12; BLG 8/18, sección 9 y párrafo 15.4.2.1
A.3	Sistemas de marcado de hidrocarburos	dos periodos de sesiones	MEPC 45/20, párrafo 17.4; BLG 8/18, sección 10 y párrafo 15.4.3.1

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 9, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.4	**Revisión de las prescripciones relativas a la protección contra incendios de los códigos CIQ, CIG, CGrQ y CG** (en colaboración con el Subcomité FP, según proceda)	2004	MSC 74/24, párrafo 18.5; BLG 8/18, sección 11
A.5	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.3; BLG 8/18, sección 14

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas**	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6
2	**Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias**	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2
3	**Enmiendas al Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel**	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 2/16, párrafo 16.2.5.1
4	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	**Enmiendas al Código IMDG*** **y a sus suplementos**	2003	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 7/15, sección 12
A.2	**Examen del Anexo III del MARPOL 73/78**	2003	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 6/15, párrafo 12.2; MEPC 48/21, párrafo 18.3.1

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 8, que figura en al anexo 23.

* Adoptado mediante la resolución MSC.122(75).

Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC)
(continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	**Manual de sujeción de la carga**	2003	DSC 5/13, párrafo 10.5; MSC 73/21, párrafo 18.8; DSC 7/15, sección 12
A.4	**Examen del Código de Cargas a Granel**	2004	DSC 3/15, párrafo 12.7; DSC 7/15, sección 12; MSC 76/23, párrafo 20.12
A.5	**Elaboración de un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales**	2003	MSC 72/23, párrafo 21.17; DSC 7/15, sección 9; MSC 76/23, párrafo 20.10
A.6	**Medidas para incrementar la protección marítima**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.9; DSC 7/15, sección 11
A.7	**Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.15; DSC 7/15, sección 10
A.8	**Mejora de la interfaz buque-terminal para los graneleros**	2003	MSC 76/23, párrafo 20.12.1
A.9	**Prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros** (coordinado por el Subcomité DE)	2004	MSC 76/23, párrafo 20.12.2

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios**	Indefinido	FSI 8/19, sección 11; FP 47/16, sección 4
	.1 **revisión de expedientes de siniestros causados por incendios**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.18; FP 47/16, párrafo 4.16
A.1	**Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI y procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos**	2004	FP 43/18, párrafo 5.7, 7.25 y 5.3.5.1; FP 47/16, sección 3
A.2	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2004	MSC 74/24, párrafo 21.4; FP 47/16, sección 7
A.3	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria** (coordinado por el Subcomité SLF)	2004	MSC 74/24, párrafo 21.5; FP 47/16, sección 6
A.4	**Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios**	2005	MSC 74/24, párrafo 21.12; FP 47/16, sección 8
A.5	**Revisión del límite de concentración de gas del dióxido de azufre en los revestimientos de suelos**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.21; FP 47/16, sección 10
A.6	**Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro** (coordinado por el Subcomité DE)	2006	MSC 75/24, párrafo 22.4; FP 47/16, párrafo 13.3.3.1
A.7	**Uso de señales acústicas direccionales para la evacuación de pasajeros**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.19; FP 47/16, sección 11

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FP 48, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Protección contra Incendios (FP) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.8	**Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994**	2005	MSC 76/23, párrafos 8.19 y 20.4; FP 47/16, párrafo 13.3.3.2
A.9	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.3; FP 47/16, sección 12
A.10	**Enmiendas a la resolución A.754(18) relativas a los criterios de comportamiento aplicables a las puertas contraincendios**	2005	MSC 77/26, párrafo 23.12
A.11	**Enmiendas al procedimiento para la preparación de muestras de juntas y masillas (resolución A.653(16))**	2005	MSC 77/26, párrafo 23.13
B.1	**Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes**	2005	MSC 73/21, párrafo 4.16; FP 47/16, párrafo 13.3.3.3
B.2	Control del humo y ventilación	dos periodos de sesiones	FP 39/19, sección 9; FP 46/16, sección 4

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78**	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 11/23, sección 3
2	**Estadísticas e investigaciones de siniestros**	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 11/23, sección 4
3	**Cooperación regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto**	Indefinido	FSI 11/23, sección 5
4	**Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes**	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; FSI 11/23, sección 6
5	**Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento**	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 11/23, sección 7
6	**Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI**	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, sección 4; FSI 11/23, sección 8
7	**Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.746(18))**	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 11/23, párrafos 9.17 y 20.5.3

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 12, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstas	Referencias
A.1	**Supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar**	2005	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 7/14, párrafos 7.11 a 7.13; MSC 71/23, párrafo 13.13; FSI 11/23, párrafo 20.5.2
A.2	**Pesca ilícita, no regulada y no declarada, e implantación de la resolución A.925(22)**	2005	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11; MSC 75/24, párrafos 13.11 y 22.25.3; FSI 11/23, sección 11
A.3	**Elaboración de disposiciones sobre la transferencia de clase**	2004	MSC 74/24, párrafo 2.13.15.2; FSI 10/17, párrafos 14.2 y 14.10.4.1; MSC 75/24, párrafo 22.24; FSI 11/23, sección 14
A.4	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.3; FSI 11/23, sección 17
A.5	**Formación sobre graneleros para los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.18; FSI 11/23, sección 18
A.6	**Medidas para incrementar la protección marítima**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.60.2; FSI 11/23, sección 19
A.7	**Números de identificación para las compañías y los propietarios inscritos**	2005	FSI 11/23, párrafos 22.6 y 20.5.4.1 MSC 77/26, párrafo 23.17.1

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstas	Referencias
A.8	**Inscripción del número IMO de identificación del buque en los planos, manuales y demás documentos del buque**	2005	FSI 11/23, párrafos 22.8 y 20.5.4.2; MSC 77/26, párrafo 23.17.2
A.9	**Examen de las prescripciones* relativas a las instalaciones de recepción**	2005	FSI 11/23, párrafo 20.5.4.3

* A reserva de la aprobación del MEPC.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)**		COMSAR 7/23, sección 3
	.1 **cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM**	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 3.1 a 3.4
	.2 exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 4/14, párrafos 3.38 a 3.41
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)		
	.1 **Disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos**	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 3.5 a 3.13
3	**Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT**	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 4.2 a 4.5
4	**Cuestiones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R sobre radiocomunicaciones**	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 4.1, 4.6 y 4.7
5	**Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)**	Indefinido	COMSAR 7/23, sección 5

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 8, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
6	**Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación**		
	.1 **armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento**	2004	COMSAR 7/23, párrafos 7.1 a 7.16
	.2 **plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM**	Indefinido	COMSAR 7/23, párrafos 7.17 a 7.25
	.3 **revisión del Manual IAMSAR**	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 7/23, sección 12
	.4 **asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.29; COMSAR 7/22, párrafos 7.26 a 7.33
7	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)	tres periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.2;
A.2	**Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas**	2005	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 7/22, sección 11

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.3	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2004	MSC 74/24, párrafo 21.4; COMSAR 7/23, sección 10
A.4	**Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias**	2006	COMSAR 7/23, sección 6
A.5	Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (coordinado por el Subcomité DE)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
A.6	**Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994** (coordinado por el Subcomité DE)	2005	MSC 75/24, párrafo 22.8; MSC 76/23, párrafos 8.19 y 20.4
A.7	**Examen de las disposiciones de los convenios SOLAS y SAR respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar**	2004	MSC 75/24, párrafos 11.53 y 22.30.1; COMSAR 7/23, párrafos 8.1 a 8.33
A.8	**Medidas para incrementar la protección marítima**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.9; COMSAR 7/23, sección 16
B.1	**Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares** (coordinado por el Subcomité DE)	2005	MSC 75/24, párrafo 22.6; COMSAR 7/23, párrafo 19.6.4.1
B.2	**Examen de las disposiciones del Convenio de Facilitación y del Convenio de Salvamento Marítimo para tratar la cuestión de la actuación con las personas rescatadas en el mar**	2004	MSC 75/24, párrafos 11.53 y 22.30.2; COMSAR 7/23, sección 18
B.3	Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura (en colaboración con el Subcomité NAV)	un periodo de sesiones	MSC 76/23, párrafo 20.24

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas**	Indefinido	MSC 72/23, párrafos 10.69 a 10.71, 20.41 y 20.42; NAV 48/19, sección 3
2	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; NAV 48/19, sección 15
A.1	Sistema mundial de radionavegación **(WWRNS)**	2005	MSC 75/24, párrafo 22.37
.1	Novedades en el campo del SMNS, especialmente el Programa Galileo	2005	NAV 48/19, párrafo 16.3.1
.2	Examen y enmienda de la normativa de la OMI para el SMNS (resolución A.915(22))	2005	NAV 48/19, párrafo 16.3.2
.3	Reconocimiento de los sistemas de radionavegación como componentes del WWRNS (resolución A.815(19))	2005	NAV 48/19, párrafo 16.3.3
A.2	**Estudio para evaluar la viabilidad de instalar RDT en los buques de carga existentes**	2003	MSC 73/21, párrafos 11.31 y 18.22; NAV 48/19, sección 8
A.3	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño: planificación eficaz del viaje en los buques de pasaje de gran tamaño**	2003	MSC 73/21, párrafo 18.23; MSC 74/24, párrafo 21.4; NAV 48/19, sección 12
A.4	**Lugares de refugio** (en colaboración con el Subcomité COMSAR y el MEPC)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.31; NAV 48/19, sección 5

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos **en negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del NAV 49, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.5	**Revisión de las normas de funcionamiento de los reflectores de radar**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.29; NAV 48/19, sección 9
A.6	**Equipo de fondeo, amarre y remolque** (coordinado por el Subcomité DE)	2003	MSC 74/24, párrafo 21.30; NAV 48/19, sección 7
A.7	**Examen de las normas de funcionamiento del equipo de radar**	2004	MSC 74/24, párrafos 9.16 y 9.17; MSC 75/24, párrafo 22.34; NAV 48/19, sección 10
A.8	Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (coordinado por el Subcomité DE)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
A.9	**Prescripciones para la presentación y utilización de la información proporcionada por el SIA en las pantallas de navegación de a bordo**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.35; NAV 48/19, párrafos 18.29 a 18.33
A.10	Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994 (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones*	MSC 75/24, párrafos 12.22 y 22.8; NAV 48/19, párrafos 18.25 y 18.26; MSC 76/23, párrafos 8.19 y 20.4
A.11	**Medidas para incrementar la protección marítima**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.9; NAV 48/19, párrafos 18.34 a 18.55
A.12	**Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R**	2003	MSC 69/22, párrafos 5.69 y 5.70; NAV 48/19, sección 11

* La labor sobre este punto debería iniciarse en 2004 como parte del próximo examen previsto del Código NGV 2000.

Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.13	**Orientaciones sobre el abandono temprano del buque para graneleros** (en colaboración con el Subcomité DE)	2003	MSC 76/23, párrafo 20.31
A.14	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria (coordinado por el Subcomité SLF)**	2004*	MSC 77/26 párrafo 23.27
B.1	Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.6
B.2	Recomendaciones para la navegación oceánica de alto riesgo por embarcaciones de aventura (en colaboración con el Subcomité COMSAR)	un periodo de sesiones	MSC 76/23, párrafo 20.30

* El punto se incluirá en el orden del día provisional del NAV 50.

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4
A.1	**Enmiendas a la resolución A.744(18)**	2004	DE 45/27, párrafos 7.18 y 7.19; DE 46/32, sección 5
A.2	Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre	dos periodos de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11; DE 46/32, sección 6
A.3	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2004	MSC 74/24, párrafo 21.4; DE 46/32, sección 7
A.4	**Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas** (en colaboración con los subcomités FSI, NAV y STW)	2004	MSC 74/24, párrafo 21.34; DE 46/32, sección 9
A.5	**Protección de los tanques de combustible** (en colaboración con los subcomités BLG y SLF, según proceda)	2005	DE 44/19, párrafo 2.7.2; MEPC 46/23, párrafo 20.18; MSC 74/24, párrafo 21.36
A.6	**Examen de las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y los medios de salvamento**	2004	MSC 74/24, párrafo 21.39; DE 46/32, sección 11

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DE 47, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.7	**Equipo de fondeo, amarre y remolque**	2004	MSC 74/24, párrafo 21.42; DE 46/32, sección 12
A.8	**Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento prescritos en el Convenio SOLAS**	2005	MSC 74/24, párrafo 21.46; DE 46/32, sección 14
A.9	Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro (en colaboración con los Subcomités FP, COMSAR, NAV y SLF)	tres periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.4
A.10	**Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994** (en colaboración con los Subcomités FP, COMSAR, NAV y SLF)	2005	MSC 75/24, párrafo 12.22; MSC 76/23, párrafos 8.19 y 20.4
A.11	**Protección de las cámaras de bombas de los buques tanque y acceso a los programas informáticos en tierra para las operaciones de salvamento** (en colaboración con el Subcomité BLG, según sea necesario)	2004	MEPC 47/20 párrafo 18.15; MEPC 48/21, párrafo 18.3.2
A.12	**Instalación de alarmas de entrada de agua en los buques de carga nuevos con una única bodega** (en colaboración con el Subcomité DSC, según sea necesario)	2004	MSC 76/23, párrafo 20.36
A.13	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.3; DE 46/32, sección 16
A.14	**Prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros** (en colaboración con el Subcomité DSC)	2004	MSC 76/23, párrafo 20.39.6; DE 46/32, sección 23

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.15	**Construcción de graneleros con doble forro en el costado**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.39.7; DE 46/32, sección 24
A.16	**Aplicación de las normas estructurales del capítulo XII del Convenio SOLAS**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.39.7; DE 46/32, sección 25
A.17	**Información mejorada sobre carga y estabilidad en los graneleros** (coordinado por el Subcomité SLF)	2004	MSC 76/23, párrafos 20.41.1 y 20.48; DE 46/32, sección 26
A.18	**Normas de rendimiento de los revestimientos protectores**	2004	MSC 76/23, párrafos 20.41.2 y 20.48; DE 46/32, sección 27
A.19	**Botes salvavidas de caída libre autozafables**	2004	MSC 76/23, párrafos 20.41.3 y 20.48; DE 46/32, sección 28
A.20	Prescripciones para a la inspección y el reconocimiento de las escalas reales	dos periodos de sesiones	MSC 77/26, párrafo 23.32
A.21	Sistema de uso obligatorio para remolque de emergencia en buques que no sean buques tanque de peso muerto superior a 20 000 toneladas	dos periodos de sesiones	MSC 77/26, párrafo 23.33
B.1	Directrices conformes con el Anexo VI del MARPOL sobre prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques:		MEPC 41/20, párrafo 8.22.1; DE 42/15, párrafos 10.2 a 10.4
	.1 directrices relativas a los métodos equivalentes para reducir las emisiones de NO_x a bordo	dos periodos de sesiones	
	.2 **directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape de a bordo**	2005	DE 46/32, párrafos 3.10 y 29.9.6.1

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
	.3 directrices relativas a otras técnicas que se puedan verificar o hacer cumplir para limitar las emisiones de SO_x	dos periodos de sesiones	
B.2	Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares (en colaboración con los Subcomités COMSAR y NAV)	dos periodos de sesiones	MSC 75/24, párrafo 22.6
B.3	**Revisión de las notas explicativas acerca de las normas sobre maniobrabilidad de los buques**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.38; DE 46/32, párrafo 29.9.4.2
B.4	Revisión de la resolución A.760(18)	dos periodos de sesiones	DE 46/32, párrafo 31.23

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Análisis de expedientes de siniestros sin avería	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4; SLF 30/18, párrafos 4.16 y 4.17
2	Análisis de fichas sobre averías	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.4; SLF 41/18, párrafo 17.5
A.1	**Elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS**	2003	SLF 42/18, sección 3; MSC 72/23, párrafo 21.52; SLF 45/14, sección 3
A.2	**Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS**	2004	MSC 69/22, párrafo 20.60.1; SLF 44/18, párrafo 15.2.2; SLF 45/14, párrafo 11.1.2.1
A.3	**Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria** (en colaboración con los subcomités FP, COMSAR, NAV, DE y STW)	2004	SLF 43/16, sección 5; MSC 73/21, párrafo 18.32; SLF 45/14, sección 5
A.4	Aspectos relacionados con la seguridad de la gestión del agua de lastre	un periodo de sesiones	MSC 71/23, párrafo 9.11
A.5	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2003	MSC 74/24, párrafo 21.4; SLF 45/14, sección 8
A.6	Examen del Código de Estabilidad sin Avería	2004	SLF 41/18, párrafo 3.14; SLF 45/14, sección 6

Notas:

1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del SLF 46, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.7	**Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro** (coordinado por el Subcomité DE)	2005	MSC 75/24, párrafo 22.4; SLF 45/14, párrafo 11.1.2.2
A.8	Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994 (coordinado por el Subcomité DE)	dos periodos de sesiones	MSC 76/23, párrafos 8.19 y 20.4
A.9	**Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS**	2004	MSC 76/23, párrafo 20.3
A.10	**Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga 1966**	2005	MSC 76/23, párrafo 20.51
A.11	**Información mejorada sobre carga y estabilidad en los graneleros** (en colaboración con el Subcomité DE)	2004	MSC 76/23, párrafo 20.52
B.1	**Armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en otros instrumentos de la OMI, incluido el Protocolo de Torremolinos de 1993 (método probabilista)**	2005	MSC 65/25, párrafo 21.23; SLF 45/14, párrafo 11.1.2.3
B.2	Revisión de la resolución A.266(VIII)	dos periodos de sesiones	SLF 45/14, párrafos 3.19 y 11.1.4.1; MSC 76/23, párrafo 20.50

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	**Validación de los cursos modelo de formación**	Indefinido	STW 31/17, párrafo 14.4; STW 33/17, sección 3
2	**Análisis de siniestros** (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4] MSC 77/26, párrafos 18.10 y 23.40.2
A.1	**Guardia en el buque fondeado**	2005	MSC 75/24, párrafo 22.46.2; STW 34/14, párrafo 11.7
A.2	**Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia**	2005	MSC 71/23, párrafo 20.55.2; STW 34/14, sección 5
A.3	**Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño**	2004	MSC 74/24, párrafo 21.4; STW 34/14, párrafo 11.10
A.4	**Formación de la tripulación en las operaciones de puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápidos y de los medios de salvamento meteorológicas desfavorables**	2004	MSC 74/24, Párrafo 21.56; STW 34/14, Párrafo 11.10
A.5	**Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas** (coordinado por el Subcomité DE)	2005	MSC 74/24, párrafo 21.34; STW 34/14, párrafo 11.10

Notas: 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del STW 35, que figura en el anexo 23.

Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.6	**Medidas para incrementar la protección marítima**	2004	STW 33/17, párrafo 14.4; MSC 75/24, párrafos 22.9 y 22.45
A.7	**Prescripciones de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga**	2004	MSC 75/24, párrafo 22.48; STW 34/14, párrafo 11.11
A.8	**Requisitos sobre los conocimientos teóricos y prácticos y la formación de los oficiales de las NVR**	2005	MSC 76/23, párrafo 20.55; STW 34/14, párrafo 11.12
A.9	**Elaboración de prescripciones sobre formación en gestión del agua de lastre**	2005	MSC 71/23, párrafo 20.55.3; STW 34/14, párrafo 11.12
A.10	**Definición de las competencias de los marineros**	2005	STW 34/14, párrafo 11.11 MSC 77/26, párrafo 23.40.1
A.11	Prescripciones sobre formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima y los oficiales de protección de la instalación portuaria	2005	MSC 77/26, Párrafos 6.82 y 23.41
B.1	**Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación**	2005	MSC 72/23, párrafo 21.56; STW 34/14, párrafo 11.12
B.2	Aclaración de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores y medidas de seguimiento de las resoluciones de la Conferencia en este ámbito	dos periodos de sesiones	STW 34/14, párrafo 11.8

***

ANEXO 23

ÓRDENES DEL DÍA PROVISIONALES DE LOS PRÓXIMOS PERIODOS DE SESIONES DE LOS SUBCOMITÉS*

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) - 9º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Evaluación de los riesgos que entrañan los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las consiguientes enmiendas

4 Prescripciones para la protección del personal dedicado al transporte de cargas que contienen sustancias tóxicas en todos los tipos de buques tanque

5 Revisión de las prescripciones relativas a la protección contra incendios de los códigos CIQ, CIG, CGrQ y CG

6 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

7 Programa de trabajo y orden del día del BLG 10

8 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2005

9 Otros asuntos

10 Informe para los Comités

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (DSC) – 8º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas

.1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas

.2 enmiendas al Código IMDG* y a sus suplementos

.3 examen del Anexo III del MARPOL 73/78

4 Examen del Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel

5 Manual de sujeción de la carga

6 Informes y análisis de siniestros y sucesos

7 Elaboración de un manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

8 Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores

9 Medidas para incrementar la protección marítima

10 Mejora de la interfaz buque-terminal para los graneleros

11 Prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros

12 Programa de trabajo y orden del día del DSC 9

13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004

14 Otros asuntos

15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

---

* Adoptado mediante la resolución MSC.122(75).

SUBCOMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS (FP) – 48º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Código SSCI y procedimientos de ensayo de exposición al fuego conexos

4 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

5 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los sistemas de seguridad contra incendios

6 Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria

7 Revisión del límite de concentración de gas del dióxido de azufre en los revestimientos de suelos

8 Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro

9 Uso de señales acústicas direccionales para la evacuación de pasajeros

10 Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994

11 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

12 Recomendación sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes

13 Análisis de expedientes de siniestros causados por incendios: revisión de expedientes de siniestros causados por incendios

14 Enmiendas a la resolución A.754(18) relativas a los criterios de integridad al fuego de las puertas contraincendios

15 Enmiendas al procedimiento para la preparación de muestras de juntas y masillas (resolución A.653(16)

16 Programa de trabajo y orden del día del FP 49

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2005

18 Otros asuntos

19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) – 12º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78

4 Estadísticas e investigaciones de siniestros

5 Cooperación regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto

6 Procedimientos de notificación de las detenciones efectuadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y análisis y evaluación de los informes

7 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento

8 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI

9 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.746(18))

10 Supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar

11 Pesca ilícita, no regulada y no declarada, e implantación de la resolución A.925(22)

12 Elaboración de disposiciones sobre la transferencia de clase

13 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

14 Formación sobre graneleros para los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto

15 Medidas para incrementar la protección marítima

16 Números de identificación para las compañías y los propietarios inscritos

17 Inscripción del número IMO de identificación del buque en los planos, manuales y demás documentos del buque

Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) – 12º periodo de sesiones (continuación)

18 Examen de las prescripciones relativas a las instalaciones de recepción*

19 Programa de trabajo y orden del día del FSI 13

20 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2005

21 Otros asuntos

22 Informe para los comités

* A reserva de la aprobación del MEPC.

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR) - 8º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones y elección de Presidente para 2004

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM):

.1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM

.2 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos

4 Cuestiones sobre radiocomunicaciones marítimas relacionadas con la UIT:

.1 Comisión de Estudio 8 del UIT-R sobre radiocomunicaciones

.2 Cuestiones relacionadas con la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT

5 Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)

6 Radiocomunicaciones de emergencia, incluidos falsos alertas e interferencias

7 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM:

.1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a formación en búsqueda y salvamento

.2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM

.3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento

8 Examen de las disposiciones de los convenios respecto de la actuación con las personas rescatadas en el mar:

.1 Convenio SOLAS y Convenio SAR

.2 Convenio de Facilitación y Convenio de Salvamento

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) – 8º periodo de sesiones (continuación)

9 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

10 Avances en los sistemas y las técnicas de las radiocomunicaciones marítimas

11 Revisión del Manual IAMSAR

12 Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994

13 Medidas para incrementar la protección marítima

14 Revisión de los modelos de certificados de seguridad para buques nucleares

15 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 9

16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2005

17 Otros asuntos

18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (NAV) – 49º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas

4 Prescripciones para la presentación y utilización de la información proporcionada por el SIA en las pantallas de navegación de a bordo

5 Lugares de refugio

6 Equipo de fondeo, amarre y remolque

7 Estudio para evaluar la viabilidad de instalar RDT en los buques de carga existentes

8 Revisión de las normas de funcionamiento de los reflectores de radar

9 Examen de las normas de funcionamiento del equipo de radar

10 Cuestiones relacionadas con la UIT, incluidas las cuestiones de radiocomunicaciones relacionadas con la Comisión de Estudio 8 del UIT-R

11 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño: planificación eficaz del viaje en los buques de pasaje de gran tamaño

12 Medidas para incrementar la protección marítima

13 Sistema mundial de radionavegación (WWRNS)

14 Análisis de siniestros

15 Orientaciones sobre el abandono temprano del buque para graneleros

16 Programa de trabajo y orden del día del NAV 50

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004

18 Otros asuntos

19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (DE) – 47º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Enmiendas a la resolución A.744(18)

4 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

5 Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

6 Protección de los tanques de combustible

7 Examen de las prescripciones relativas a los botes de rescate rápidos y los medios de salvamento

8 Equipo de fondeo, amarre y remolque

9 Pruebas de funcionamiento y normas de aprobación de los dispositivos individuales de salvamento prescritos en el Convenio SOLAS

10 Examen del Código NGV 2000 y enmiendas al Código DSC y al Código NGV 1994

11 Protección de las cámaras de bombas de los buques tanque y acceso a los programas informáticos en tierra para las operaciones de salvamento

12 Instalación de alarmas de entrada de agua en los buques de carga nuevos con una única bodega

13 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

14 Prohibición de la carga en bodegas alternas en los graneleros

15 Construcción de graneleros con doble forro en el costado

16 Aplicación de las normas estructurales del capítulo XII del Convenio SOLAS

17 Información mejorada sobre carga y estabilidad en los graneleros

18 Normas de rendimiento de los revestimientos protectores

19 Botes salvavidas de caída libre autozafables

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) – 47º periodo de sesiones (continuación)

20 Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape de a bordo

21 Revisión de las notas explicativas de las normas sobre maniobrabilidad de los buques

22 Programa de trabajo y orden del día del DE 48

23 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2005

24 Otros asuntos

25 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE ESTABILIDAD Y LÍNEAS DE CARGA Y DE SEGURIDAD DE PESQUEROS (SLF) - 49º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Elaboración de las partes A, B y B-1 del capítulo II-1 revisado del Convenio SOLAS

4 Elaboración de notas explicativas para el capítulo II-1 armonizado del Convenio SOLAS

5 Revisión del Código de seguridad para buques pesqueros y de las Directrices de aplicación voluntaria

6 Examen del Código de Estabilidad sin Avería

7 Examen de las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro

8 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

9 Armonización de las disposiciones sobre estabilidad con avería que figuran en los instrumentos de la OMI

10 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS

11 Revisión de las reglas técnicas del Convenio de Líneas de Carga 1966

12 Información mejorada sobre carga y estabilidad en los graneleros

13 Programa de trabajo y orden del día del SLF 47

14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2004

15 Otros asuntos

16 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

SUBCOMITÉ DE NORMAS DE FORMACIÓN Y GUARDIA (STW) – 35º PERIODO DE SESIONES

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Validación de los cursos modelo de formación

4 Guardia en el buque fondeado

5 Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia

6 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

7 Formación de la tripulación en las operaciones de puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápidos y de los medios de salvamento en condiciones meteorológicas desfavorables

8 Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas

9 Medidas para incrementar la protección marítima

10 Prescripciones de instrucción y formación para la prevención, reducción y gestión de la fatiga

11 Requisitos sobre los conocimientos teóricos y prácticos y la formación de los oficiales de las NVR

12 Elaboración de prescripciones sobre formación en gestión del agua de lastre

13 Definición de las competencias de los marineros

14 Examen de la implantación del capítulo VII del Convenio de Formación

15 Prescripciones sobre formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima y los oficiales de protección de la instalación portuaria

16 Programa de trabajo y orden del día del STW 36

17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2005

18 Otros asuntos

19 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

***

ANEXO 24

PLAN DE TRABAJO A LARGO PLAZO DEL COMITÉ

Los puntos marcados con un asterisco se consideran de alta prioridad. La labor respecto de los puntos restantes se iniciará una vez que se hayan presentado propuestas en que se justifique su importancia y urgencia y éstas hayan sido refrendadas por el Comité, o cuando se demuestre, sin lugar a dudas, que existe una necesidad imperiosa de abordarlas y el Comité haya decidido que es preciso tomar medidas inmediatas al respecto.

I OBJETIVOS

1 En virtud de lo dispuesto en los artículos 1 y 28 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, **alentar** la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y la eficiencia de la navegación, incluidas todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con el proyecto, la construcción y el equipo de buques (y otras embarcaciones marinas), la formación y titulación de la gente de mar y del personal de los buques pesqueros, la dotación de los buques desde el punto de vista de la seguridad, las reglas para prevenir los abordajes, la búsqueda y salvamento, las ayudas a la navegación, los procedimientos y prescripciones relacionados con la seguridad marítima, la información hidrográfica, la manipulación de cargas peligrosas, los diarios y registros de navegación, la investigación de siniestros marítimos, el salvamento de bienes y cualquier otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima (por ejemplo: protección contra incendios, comunicaciones marítimas y seguridad del transporte de cargas en general), teniendo debidamente presentes las directrices que figuran en las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21). A raíz de las decisiones adoptadas por la vigésima segunda Asamblea y la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima, al Comité también se le asignaron tareas relacionadas con la protección marítima.

2 **Establecer** el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que se le asignen y mantener con otros organismos una relación estrecha que favorezca los objetivos de la Organización.

II TEMAS GENERALES

* 1 Implantación, ejecución, supervisión, interpretación técnica y mejora de convenios, códigos, recomendaciones y directrices.

* 2 Influencia del factor humano en la prevención de siniestros y accidentes marítimos.

* 3 Fomento y mantenimiento de una cultura de la seguridad y una conciencia de la protección marítima.

* 4 Gestión a bordo y en tierra para la seguridad y la protección de las operaciones de los buques.

* 5 Evaluación formal de la seguridad.

6 Procedimientos para la supervisión de buques, incluidos los informes sobre deficiencias.

* 7 Estadísticas de siniestros e investigación de siniestros graves.

8 Armonización de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación.

* 9 Prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y de otros actos ilícitos que puedan poner en peligro la seguridad de la navegación.

* 10 Medidas para incrementar la protección marítima.

* 11 Medidas de seguridad y procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar.

* 12 Colaboración con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en asuntos de interés común.

13 Aportación técnica en proyectos de cooperación técnica.

* 14 Normas para la construcción de buques nuevos basadas en objetivos.

* 15 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño.

III TEMAS ESPECÍFICOS

Puntos relacionados con el proyecto, la construcción, las máquinas, las instalaciones eléctricas y el equipo de los buques

1 Aspectos de seguridad del proyecto, la construcción, las máquinas, las instalaciones eléctricas, el equipo y la explotación de determinados tipos de buques, entre ellos los buques pesqueros.

2 Estabilidad sin avería, estabilidad con avería, compartimentado y líneas de carga de los buques.

3 Maniobrabilidad de los buques.

4 Cuestiones relativas a la prevención, detección y extinción de incendios, los procedimientos de ensayo de exposición al fuego y otros aspectos relacionados con la seguridad contra incendios a bordo de los buques.

5 Evacuación en condiciones de seguridad, supervivencia y recuperación de las personas tras un siniestro marítimo o en casos de peligro.

6 Arqueo de buques.

Puntos relacionados con la navegación y las radiocomunicaciones

7 Medidas para incrementar la seguridad de la navegación, a saber: organización del tráfico marítimo, sistemas de notificación para buques, servicios de tráfico marítimo, prescripciones y normas aplicables a las ayudas náuticas y prescripciones relativas a los sistemas náuticos de a bordo.

8 Vigilancia del funcionamiento del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimas, otras cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas (como la información sobre seguridad marítima, el equipo radioeléctrico de a bordo y los procedimientos operacionales), y la prestación de servicios de búsqueda y salvamento marítimos a escala mundial.

Puntos relacionados con la formación, la titulación y las guardias

9 Formación, guardia y procedimientos operativos para el personal marítimo, entre ellos la gente de mar, el personal de los buques pesqueros, los prácticos, los operadores del STM, los responsables de la seguridad y la protección marítima a bordo de los buques y en las unidades móviles mar adentro y el personal portuario, en tierra.

10 Certificados de competencia de la gente de mar.

Puntos relacionados con la manipulación de la carga

11 Seguridad de la manipulación y el transporte marítimo de cargas sólidas y líquidas a granel.

12 Seguridad de la manipulación y el transporte de mercancías peligrosas en bultos, cisternas portátiles, unidades de carga, otras unidades de transporte, gabarras de buque y recipientes intermedios para graneles (RIG).

13 Procedimientos de emergencia y medidas de seguridad para los buques que transporten mercancías peligrosas, primeros auxilios en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas y utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques.

14 Estiba y sujeción de la carga en condiciones de seguridad y cuestiones relativas a la seguridad y la protección de los contenedores.

15 Seguridad y protección en la interfaz buque-puerto.

16 Movimiento transfronterizo de desechos peligrosos.

***

ANEXO 25

DECLARACIONES SOBRE EL SÍNDROME RESPIRATORIO AGUDO SEVERO (SRAS)

DECLARACIÓN DEL REPRESENTANTE DE LA OMS

Quisiera darles las gracias por la oportunidad que se me da de presentar ante el Comité las últimas novedades sobre el SRAS. Deseo también manifestar mi agradecimiento a la Organización Marítima Internacional por los consejos y asistencia prestados a la OMS a lo largo de los últimos meses respecto de los intentos que se realizan a nivel mundial para contener el SRAS. Desearía también dar las gracias a Singapur y Hong Kong (China) por sus ponencias, que contribuyen a que se tome conciencia de la problemática del SRAS.

El SRAS es la primera enfermedad infecciosa de nuevo cuño que surge en el presente siglo, pero el número de casos sigue siendo reducido en comparación con muchas otras enfermedades. Es una enfermedad importante por la velocidad con la que puede propagarse a nivel internacional y la necesidad de la colaboración internacional a una escala sin precedentes para contener la enfermedad.

Hasta la fecha se han registrado aproximadamente 5 500 casos en 30 países y los brotes principales han ocurrido en:

- China
- la Región Administrativa Especial de Hong Kong
- Singapur
- Canadá
- Viet Nam

Las medidas adoptadas a nivel nacional han demostrado ser muy efectivas, puesto que en Viet Nam y Singapur han dejado de haber casos del SRAS y en China y Hong Kong (China) solamente se notifican diariamente un número muy reducido de nuevos casos.

También a nivel internacional las medidas adoptadas para prevenir la propagación de la enfermedad han resultado efectivas, puesto que de las zonas afectadas solamente se ha exportado un número reducido de casos y, una vez aislada la enfermedad, ésta no se ha vuelto a propagar. No obstante, el hecho de que el SRAS haya vuelto a surgir en Toronto demuestra la necesidad de mantener una vigilancia continua.

El SRAS ha mantenido en vilo a la comunidad internacional desde febrero de 2003. Desde dicha fecha, se ha aprendido mucho y se han elaborado, actualizado y ampliado orientaciones a partir de la nueva información. La mayoría de los casos de SRAS no son infecciosos hasta que aparecen los síntomas, sobre todo fiebre y dificultades respiratorias (o ambos). Partiendo de dichos conocimientos, y con objeto de impedir la propagación internacional de la enfermedad, se recomienda examinar antes de su salida a todos los pasajeros internacionales procedentes de zonas en las que haya una transmisión local del SRAS. La OMS ha promulgado también con regularidad recomendaciones actualizadas para los viajeros.

(Consúltense en el sitio de la OMS en la Red, con un vínculo al sitio de la OMI, las recomendaciones de la OMS para las personas que emprendan viajes internacionales desde zonas afectadas por el síndrome respiratorio agudo severo)

La ruta principal de transmisión de la enfermedad es mediante el contacto estrecho entre seres humanos. Partiendo de dichos conocimientos, la OMS ha elaborado orientaciones sobre:

- La toma de conciencia de los primeros signos y síntomas del SRAS
- El cuidado y aislamiento de los pasajeros o tripulantes de los que se sospecha que tienen SRAS
- Los procedimientos que se han de seguir a la llegada a puerto
- El tratamiento de las personas que han estado en contacto con posibles casos

(Véanse los siguientes documentos, disponibles solamente en inglés:

- *Information for crew on international transport from areas affected by SARS*
- *Procedures for prevention and management of probable cases of SARS on international cargo vessels*
- *Recommendations regarding cruise vessels,* en proceso de consulta

Si bien el contacto estrecho entre personas es una ruta importante de transmisión, la reciente experiencia vivida en Hong Kong (China) ha demostrado que el virus que provoca el SRAS puede sobrevivir durante un periodo de tiempo fuera del cuerpo humano y que algunas personas que padecen el SRAS pueden excretar el virus en sus heces. Como resultado de dichos conocimientos, la OMS ha publicado una orientación sobre la desinfección de buques que transporten casos posibles de SRAS.

(*Véase la publicación titulada "Higiene y sanidad a bordo")*

Hasta la fecha no existen pruebas de que el movimiento de mercancías, productos o animales procedentes de zonas afectadas presente un riesgo para la salud pública y la OMS no aconseja restricción alguna en el transporte comercial.

(El 11 de abril de 2003 se publicó información a los Estados Miembros sobre mercancías y animales procedentes de zonas afectadas por el SRAS)

No obstante, la OMS seguirá colaborando estrechamente con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y la Oficina Internacional de Epizootias (OIE) a fin de examinar continuamente la situación.

La necesidad de responder con rapidez a la amenaza mundial del SRAS ha puesto de relieve la importancia del Reglamento Sanitario Internacional como marco a nivel mundial de alerta y respuesta frente a los acontecimientos de interés sanitario internacional. Las lecciones aprendidas del SRAS serán muy valiosas durante la revisión del Reglamento Sanitario Internacional actual y fortalecerá nuestra capacidad para garantizar que puedan abordarse con eficacia otros acontecimientos futuros.

Gracias de nuevo por concederme la oportunidad de presentar información actualizada sobre las novedades acaecidas con el SRAS. Me complacerá contestar cualesquiera preguntas que tenga a bien plantearme el Comité.

DECLARACIÓN DEL OBSERVADOR DEL CILC

El Concilio Internacional de Líneas de Cruceros recibió con agradecimiento los documentos presentados por Singapur y Hong Kong (China), en los que compartían su experiencia en la lucha contra el SRAS, así como la información facilitada por la OMS. EL CILC y sus 15 miembros han adoptado oficialmente un conjunto de directrices enérgicas para prevenir el brote del SRAS tanto antes como después de que los buques zarpen.

Aunque no se ha señalado ningún caso confirmado de SRAS a bordo de ningún buque miembro del CILC, los miembros del Concilio han comenzado a tomar estrictas precauciones sanitarias y a trabajar con los funcionarios federales de sanidad del Centro de Control de Enfermedades de los Estados Unidos (USCDC) y de *Health Canada*, a fin de determinar el mejor modo de hacer frente a esta enfermedad y de adoptar un conjunto uniforme de políticas y procedimientos, y han mantenido consultas con la OMS. Gracias a la estrecha colaboración con estos expertos en sanidad, el CILC ha hecho de la prevención su máxima prioridad y su primera herramienta de defensa contra el SRAS. Los buques han reforzado sus ya rigurosas políticas de desinfección y sanidad observadas antes y después de cada crucero.

Las directrices relativas al SRAS, aplicadas por los miembros del CILC, incluyen:

- la designación de zonas de especial preocupación y de zonas que requieran una mayor vigilancia;

- el compromiso de las líneas de cruceros miembros del CILC de hacer todo lo posible para comunicarse con todos los pasajeros que procedan, se dirijan o transiten a través de una zona de especial preocupación, con antelación a su crucero; y

- todos los pasajeros, visitantes y tripulantes deben cumplimentar y firmar un cuestionario escrito antes del embarco. Las respuestas al cuestionario se utilizarán para determinar si se deben aplicar las medidas contempladas en la política que rige la denegación del embarco.

También contemplan:

- la utilización de rutas que eviten las zonas de preocupación para el transporte de los pasajeros y las tripulaciones de buques y aeronaves;

- la congelación de la contratación de tripulantes procedentes de zonas especialmente preocupantes o el establecimiento de un periodo mínimo de cuarentena;

- la elaboración de protocolos para la presentación de informes médicos sobre enfermedades respiratorias y para su gestión a bordo, incluidos la supervisión, examen, tratamiento y, cuando proceda, aislamiento; y

- todas las líneas de cruceros miembros del CILC notificarán oportunamente cualesquiera enfermedades respiratorias a las autoridades sanitarias públicas y coordinarán los diagnóstico y el tratamiento de los casos.

Se podrá obtener información adicional sobre la respuesta del sector de los buques dedicados a cruceros al SRAS y sobre las directrices recientemente adoptadas, aprobadas por el CILC y el Centro de Control de Enfermedades, en el sitio del CILC en la Red: http://www.iccl.org.

Dada la disponibilidad de médicos e instalaciones médicas a bordo de los buques dedicados a cruceros, el CILC reconoce que estas directrices y las directrices conexas del sector de los buques dedicados a cruceros relativas al síndrome respiratorio agudo severo (SRAS), elaboradas por el Centro de Control de Enfermedades, quizás no sean totalmente aplicables a otros sectores de la industria del transporte marítimo.

***

ANEXO 26

DECLARACIONES SOBRE EL CASO DE LA M/N "WELL PESCADORES"

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

Gracias Sr. Presidente.

Como Ud. bien sabe, la OMI desempeña desde hace mucho tiempo un papel importante respecto de la cuestión de los polizones a bordo de los buques, incluida la adopción de la resolución A.871(20), relativa a las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje. En el párrafo 5.1.7 de dicha resolución se señala que el capitán deberá adoptar las medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón desde que se lo descubre a bordo hasta su desembarco. Sin embargo, como todos sabemos, esto no es lo que ocurre siempre. Habida cuenta de esta situación, me permito informar al Comité sobre un hecho reciente.

El 28 de marzo el buque de carga de bandera panameña **Well Pescadores** llegó al puerto de Houston, Tejas, transportando una carga de acero desde la República Dominicana. Poco después, un buque de bandera de Liberia, la m/v **Seaboard Valparaíso** rescató a tres ciudadanos dominicanos que fueron encontrados asidos a una balsa precaria a unas 65 millas marinas frente a la costa de Tejas. Los tres supervivientes declararon que integraban un grupo de cinco personas que se había introducido a bordo del **Well Pescadores** mientras éste se aprestaba a dejar el puerto de Haina en la República Dominicana. Durante la navegación en alta mar, los polizones se presentaron ante la tripulación. Ésta, denunciaron, los golpeó con tablas y tuberías de metal y a continuación los arrojó por la borda. Al parecer, dos de los polizones murieron ahogados.

Una vez que las alegaciones de los polizones fueron transmitidas al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos y el de Panamá, este último en tanto que Estado de abanderamiento, comenzaron a trabajar estrechamente para investigar el caso y adoptar las medidas pertinentes. Panamá ordenó que se detuviera a la nave en el puerto de Houston, donde permaneció durante 34 días. También envió investigadores y fiscales al buque a fin de esclarecer los hechos. Hasta el momento, los resultados indican que el buque y los miembros de la tripulación sospechosos de haber participado emprendieron el regreso a Panamá el 31 de abril y creemos que cinco miembros de la tripulación han sido acusados de homicidio.

Sr. Presidente: para solucionar satisfactoriamente los casos de polizonaje es necesario que toda las Partes interesadas asuman las responsabilidades establecidas en la resolución A.871(20). Los Estados Unidos desean felicitar al Gobierno de Panamá por el dinámico ejercicio de su jurisdicción respecto de esta cuestión. El caso del **Well Pescadores**, en el cual un buque en condiciones de funcionamiento fue detenido durante más de un mes y del cual varios miembros de la tripulación están sometidos a una acción penal, puede servir como poderoso disuasivo para quienes tratan de evitar el cumplimiento de sus responsabilidades, abusando de los polizones. Sin lugar a dudas, el precio pagado por el propietario del buque y la tripulación excede notablemente cualesquiera costes en los que podrían haber incurrido si hubieran desembarcado y repatriado de manera conveniente a las personas encontradas a bordo.

Si bien este caso presenta numerosos desafíos desde el punto de vista jurisdiccional y logístico, tanto para el Gobierno de Panamá como para el de los Estados Unidos, estamos convencidos de que sólo mediante la labor conjunta de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puerto podrán solucionarse casos tales como el del **Well Pescadores**.

Sr. Presidente: solicito que la presente declaración se incluya en el informe correspondiente al actual periodo de sesiones del Comité.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE PANAMÁ

Gracias, Sr. Presidente.

Nuestra delegación desea completar las observaciones formuladas por la delegación de los Estados Unidos respecto del tratamiento dado por nuestras autoridades al caso del buque **Well Pescadores**, inscrito en el registro de Panamá.

Tan pronto como los Estados Unidos, en ejercicio de sus funciones de Estado ribereño, nos informaron acerca del suceso el 28 de marzo del presente año, la Administración marítima de Panamá dio instrucciones para que se llevara a cabo una investigación por el Estado de abanderamiento que habría de servir como punto de partida para esclarecer los hechos notificados por el buque de Liberia **Seaboard Valparaíso**, que rescató a tres ciudadanos de la República Dominicana que se encontraban a la deriva en una balsa construida a mano, a 65 millas marinas frente a la costa de Houston, Tejas.

Los hechos investigados constituyen una grave violación de los derechos humanos. A pesar de que tanto la Organización Marítima Internacional como el derecho penal de Panamá precisan claramente qué medidas deben adoptar la tripulación de un buque para garantizar la seguridad, estado general de salud, alimentación, entrega y repatriación de los polizones desde su llegada a bordo hasta su entrega a las autoridades competentes, se acusa a la tripulación de haber ignorado tales exigencias.

Teniendo en cuenta que el suceso ocurrió en aguas internacionales a bordo de un buque que enarbolaba nuestro pabellón, la administración de Panamá rápidamente adoptó medidas para enjuiciar a quienes había participado en el mismo, según lo prescribe el derecho internacional. Nuestra legislación penaliza severamente el tipo de actos que aparentemente realizó la tripulación del buque. A principios de la presente semana, el fiscal de Panamá ordenó su arresto, reconociéndoles las garantías a las que tienen derecho en tanto que detenidos, y las autoridades penales se han comprometido a asegurar que son juzgados de manera imparcial.

Deseamos agradecer al Gobierno de los Estados Unidos por su inapreciable asistencia. Merced a la estrecha cooperación entre las autoridades de Panamá y de los Estados Unidos, pudimos adoptar las medidas adecuadas en tiempo oportuno, del mismo modo que lo hicimos a mediados del año pasado con las autoridades japonesas, para someter a juicio penal a los participantes en el delito cometido contra el capitán del buque de bandera panameña **Tajima**, frente a la costa del Japón.

Ambos casos demuestran una vez más la decisiva importancia de la cooperación entre los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños, si se pretende adoptar medidas con la velocidad y eficacia que tales sucesos exigen.

Por último, deseamos señalar que tanto la Administración marítima de Panamá, como las autoridades judiciales, han recibido numerosas peticiones de los propietarios de buque para que sean liberados los buques a bordo de los cuales deberán ser detenidas las personas sometidas a juicio penal. Tales buques no pueden salir del puerto debido a que los supuestos infractores siguen detenidos a bordo y no pueden entrar en el territorio del Estado ribereño, a fin de evitar así un prolongado procedimiento de extradición.

El tipo de accidentes al cual nos hemos referido demuestra que resulta apropiado examinar el tema en el seno de la Organización Marítima Internacional, para determinar de qué modo la asistencia jurídica mutua entre los estados puede articularse con miras a acelerar los procedimientos para la investigación de actos delictivos y el arresto de sus autores, de modo que los propietarios de buques no sufran importantes pérdidas económicas como resultado de la inmovilización durante largos periodos de los buques a bordo de los cuales ocurren dichos sucesos.

Sr. Presidente: la delegación del Panamá desea que la presente declaración se incluya en el informe correspondiente al actual periodo de sesiones del Comité.

Muchas Gracias, Sr. Presidente

***

ANEXO 27

DECLARACIONES SOBRE LAS VÍAS MARÍTIMAS ARCHIPELÁGICAS DE INDONESIA

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE INDONESIA

La delegación de Indonesia agradece a la delegación de los Estados Unidos la presentación del documento MSC 77/25/7 sobre la designación de un paso por las vías marítimas archipelágicas en las aguas de Indonesia. Tras examinar con suma atención la preocupación manifestada, esta delegación señala que las cuestiones suscitadas por el delegado de Estados Unidos pueden clasificarse en dos categorías: en primer lugar, la cuestión sustantiva sobre la naturaleza de la designación del paso por las vías marítimas archipelágicas de Indonesia, a saber, que ella tiene un carácter parcial frente a una designación completa y, en segundo lugar, los procedimientos prescritos para la aplicación de la regla Nº 37, de 2002, del Gobierno de Indonesia.

En respuesta a la primera cuestión, esta delegación es plenamente consciente de que en el párrafo 1 del artículo 53, en conjunción con el párrafo 12, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, se estipulan opciones para que los Estados archipelágicos designen o no pasos por las vías marítimas de sus aguas archipelágicas para los buques y las aeronaves extranjeros que transitan de una zona de alta mar o ZEE a otra zona de alta mar u otra ZEE. La designación de tales vías marítimas no tiene carácter obligatorio para los Estados archipelágicos, como se constata con el uso del término "podrán" del párrafo 1 del artículo 53. Si los Estados archipelágicos -por su falta de posibilidades o por otros motivos- no indican su intención de designar tales vías marítimas, el paso se llevará a cabo por todas las rutas que normalmente se utilizan para la navegación internacional. A reserva de una designación completa, habrá consecuencias análogas en las rutas que normalmente se utilizan para la navegación internacional. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, ni limita ni indica un calendario para dicho proceso, ya que lo deja a la consideración de los Estados archipelágicos. En todas las situaciones, lo más probable es que los usuarios no dependan del proceso, ya que pueden seguir las rutas normalmente usadas para la navegación internacional. Por lo tanto, la noción de la designación de este paso por las vías marítimas archipelágicas tiende a tener un sentido de "obligación" para los Estados archipelágicos en lugar del derecho estipulado en el párrafo 1 del artículo 53.

Por este motivo, el Gobierno de Indonesia ha celebrado, desde 1995, intensas consultas con varios Estados, así como con diversas organizaciones internacionales, incluida la OMI que es la única autoridad encargada de garantizar la seguridad de la navegación. Al presentar la propuesta para la designación de paso por las vías marítimas archipelágicas, está muy claro que como Estado archipelágico, Indonesia se reserva el derecho de determinar las rutas de seguridad para el tránsito de buques y aeronaves extranjeros que ejercen este derecho de paso. La seguridad de la navegación y el interés en proteger el medio marino frente a este tipo de tránsito, son dos factores clave que se plantearon durante el proceso de consulta y que han contribuido a la formulación de nuestra reglamentación sobre esta cuestión específica. Con el propósito de incorporar todas las inquietudes que suscita el tema, incluida la cuestión de la seguridad de Indonesia, el Gobierno de Indonesia ha podido designar, por el momento, tres vías marítimas archipelágicas en sus aguas.

Esta delegación desea informar a la presente reunión de que la naturaleza de la designación del paso por las vías marítimas archipelágicas de Indonesia es de carácter parcial, y así lo ha confirmado en diversas ocasiones en el transcurso de las reuniones del Comité de Seguridad Marítima. En el párrafo 2 del artículo 3 de la regla 37/2002 del Gobierno de Indonesia se subraya claramente este entendimiento, manteniendo abierta la posibilidad de designar en el futuro otra vía marítima en las aguas archipelágicas de Indonesia para los fines de este tipo de tránsito.

Ello obedece a la responsabilidad del Estado archipelágico de garantizar la seguridad de la navegación durante el tránsito por las aguas de Indonesia. A este respecto, Indonesia debe finalizar estudios técnicos preliminares, como reconocimientos hidrográficos, y al mismo tiempo celebrar consultas con la organización internacional competente en esta esfera; se trata de un procedimiento análogo al seguido durante la primera fase de la designación de tres vías marítimas archipelágicas.

Respecto de la designación de este paso por las vías marítimas archipelágicas, en el párrafo 4 del artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 se estipula que deberán estar incluidas todas las rutas normalmente utilizadas para la navegación internacional Esta delegación desearía recordar que, durante el proceso de designación, el Gobierno de Indonesia tuvo seriamente en cuenta las rutas de este tipo existentes y de las que se dispone en las aguas de Indonesia. Aún faltaba por resolver el problema básico de qué constituye una ruta normalmente utilizada para la navegación internacional y, por consiguiente, la cuestión del número de rutas de ese tipo utilizadas en nuestras aguas archipelágicas. Nos hemos encontrado con que se podría aplicar una norma distinta en tal caso. Incluso Indonesia dispone de sus propias evaluaciones con respecto a las rutas que pueden adecuarse a esta clasificación con el fin de garantizar el tránsito más eficaz posible de los buques extranjeros por sus aguas archipelágicas para lograr un tránsito continuo, expedito y sin obstrucciones; de este modo se evita el establecimiento indebido de varias vías, como se indica en la última parte del párrafo 4 del artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

Teniendo en cuenta esta situación, la regla gubernamental 37/2002 garantiza también que la designación del paso por las vías marítimas archipelágicas de Indonesia no menoscaba el ejercicio del derecho de paso inocente por las aguas de Indonesia, ni impide que los buques extranjeros transiten por sus vías marítimas archipelágicas ejerciendo tal derecho.

Con respecto a la segunda cuestión, esta delegación es plenamente consciente de la necesidad de aplicar la referida regla con objeto de conformarse a lo estipulado en el párrafo 3.13 de la sección H de la publicación de la OMI sobre la "Organización del tráfico marítimo". Esta delegación presentará la regla indicada lo antes posible.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE AUSTRALIA

La delegación de Australia da las gracias a los Estados Unidos por la presentación de su documento MSC 77/25/7 sobre las vías marítimas archipelágicas. Esta delegación apoya, en principio, ese documento, pero considera que la cuestión principal no es necesariamente el anticipo de la notificación sino el papel de la OMI y el estado jurídico de sus resoluciones en esta materia.

Australia tiene un profundo y permanente interés en este asunto, basado en el artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. No obstante, además de la Convención mencionada, la OMI, en su calidad de organización internacional competente reconocida desempeña una función permanente a este respecto.

Australia tuvo la satisfacción de trabajar en estrecha colaboración con Indonesia y los Estados Unidos, en 1996-97, en el marco de intensas negociaciones relativas a la identificación y designación de vías marítimas archipelágicas en el archipiélago de Indonesia, así como en la elaboración de un proyecto de enmiendas de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, relacionado con la designación de dichas vías. Como resultado de ello, en mayo de 1998 el MSC 69 adoptó dos resoluciones, a saber, la resolución MSC.71(69), que enmendaba las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada) para la adopción de una vía marítima archipelágica, y la resolución MSC.72(69) en la que se identificaban tres rutas en dirección norte/sur en Indonesia, en tanto que designación parcial de una vía marítima archipelágica en aguas de Indonesia.

Australia pide al Comité que tenga a bien reafirmar la permanente jurisdicción de la OMI a este respecto, así como en cuanto a las prescripciones pertinentes de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.

El artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no incluye el concepto de designación "parcial", si bien las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo de la OMI (resolución A.572(14), enmendada, sí lo incluye, según puede verse en las secciones pertinentes:

> "2.2.2 Propuesta de vías marítimas archipelágicas parciales
>
> Propuesta presentada por un Estado archipelágico de vías marítimas archipelágicas que no se ajustan a la prescripción de incluir todas las rutas de paso y todos los canales de navegación normales según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
>
> 3.5 Con objeto de garantizar que las vías marítimas cuya aprobación se propone incluyan todas las rutas de paso normales, la OMI ejercerá su jurisdicción (es decir competencia) de manera ininterrumpida sobre el proceso de aprobación de las vías marítimas archipelágicas hasta el momento en que se hayan aprobado vías marítimas que incluyan todas las rutas normales de paso, según lo prescrito en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

6.7 Cuando se haga efectiva una propuesta de vías marítimas archipelágicas parciales, el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas se podrá continuar ejerciendo a través de todas las rutas normales de paso utilizadas para la navegación o el sobrevuelo internacionales en otras partes de las aguas archipelágicas, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar."

La resolución MSC.72(69) contiene la designación específica hecha por Indonesia de tres rutas en dirección norte/sur, y nuevamente se subraya que se trata de un "sistema parcial".

En el MSC 76, la delegación de Indonesia comunicó al Comité que las tres vías marítimas archipelágicas en dirección norte/sur se habían designado en junio de 2002 y entrarían en vigor el 28 de diciembre de 2002.

Australia dispone de una traducción oficiosa de las normas nacionales de Indonesia en las que parece afirmarse que el paso por la vía marítima archipelágica sólo pueden ejercerlo las aeronaves y buques extranjeros en las tres vías marítimas archipelágicas en dirección norte/sur designadas, lo que contradice la resolución de la OMI.

Australia acoge con satisfacción la intervención de la delegación de Indonesia, que ha confirmado que esta designación se trataba, en efecto, de una designación de carácter parcial.

Por consiguiente Australia solicita al Comité de Seguridad Marítima que en su informe aclare qué puede entenderse exactamente por "designación parcial", así como la confirmación de que la OMI sigue siendo competente en tanto que la designación siga siendo parcial y hasta que todas las rutas normales, incluida la de dirección este/oeste, aún pendiente de definición, queden cubiertas por la vía marítima archipelágica, de conformidad con las partes pertinentes de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada).

Como se indicó anteriormente, debido a la designación parcial, los buques y aeronaves pueden disfrutar del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas de todo el archipiélago hasta el momento en que todas las rutas normales queden cubiertas por las vías marítimas archipelágicas, adoptadas por la Organización.

Australia está dispuesta a colaborar con Indonesia en la identificación de nuevas rutas que eventualmente serían abarcadas por las vías marítimas archipelágicas que finalmente adoptará la OMI. Australia también desea continuar cooperando con Indonesia en la aclaración de la aparente contradicción entre sus normas nacionales y las resoluciones de la OMI.

_____