

ANEXO "B"

CAPÍTULO VIII Orientaciones sobre las guardias

Sección B-VIII/1

Orientación sobre la aptitud para el servicio

Prevención de la fatiga

1. Al observar las prescripciones relativas a los periodos de descanso, "las condiciones operacionales excepcionales" deberían definirse de modo que comprendan solamente tareas indispensables a bordo que no pueden postergarse por razones de seguridad, protección marítima o protección ambiental, o que no era razonable prever al inicio del viaje.
2. Si bien no existe una definición técnica de "fatiga" aceptada unánimemente, cuantos participan en las operaciones del buque deberían ser conscientes de los factores que pueden contribuir a ella, incluidos los factores identificados por la Organización*, y deberían tenerlos en cuenta al adoptar decisiones sobre las operaciones del buque.
3. 3 Al aplicar las prescripciones de la regla VIII/1, debería tenerse en cuenta lo siguiente:
 - .1 las disposiciones para evitar la fatiga deberían garantizar que el total de horas trabajadas no sea excesivo y que sea razonable. En particular, los periodos de descanso mínimos especificados en la sección A-VIII/1 no deberían entenderse en el sentido de que las demás horas se puedan dedicar a la guardia o a otros cometidos;
 - .2 la frecuencia y duración de los periodos de vacaciones y la concesión de tiempo libre compensatorio son factores concretos que contribuyen a evitar que se acumule la fatiga; y
 - .3 las disposiciones podrán alterarse en el caso de buques dedicados a viajes cortos a condición de que se establezcan procedimientos especiales de seguridad.
4. Las excepciones previstas en el párrafo 9 de la sección A-VIII/1 deberían interpretarse como las excepciones establecidas en el Convenio (núm 180) de la OIT sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 o en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, cuando éste entre en vigor**. Las Partes deberían determinar las circunstancias en las que se aplicarán dichas excepciones.
5. Las Administraciones deberían seguir revisando sus disposiciones sobre prevención de la fatiga a partir de la información que reciban a raíz de las investigaciones de siniestros marítimos.

* Véanse los párrafos 2 a 4.4.1 del anexo de la resolución A.772(18) de la Asamblea de la OMI, "Factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad", y la circular MSC/Circ.1014, "Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga".

** Tanto el Convenio (núm 180) de la OIT sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 como en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, no han sido ratificados por Colombia.

Prevención del uso indebido de drogas y alcohol

6. El uso indebido de drogas y alcohol repercute directamente en la aptitud y la capacidad de la gente de mar para desempeñar los cometidos de guardia u otros que incluyan los

- cometidos asignados de seguridad y de prevención de la contaminación, así como las tareas de protección. No debería permitirse que la gente de mar que esté bajo la influencia de drogas o alcohol desempeñe cometidos de guardia o cometidos asignados relacionados con la seguridad, la prevención de la contaminación y la protección, hasta que no haya recuperado el uso pleno de sus facultades para llevar a cabo debidamente esos cometidos.
7. Las Administraciones deberían asegurarse de que se toman medidas adecuadas a fin de evitar que el alcohol y las drogas menoscaben la capacidad del personal de guardia y de aquéllos cuyos cometidos incluyan los cometidos asignados de seguridad y de prevención de la contaminación, así como las tareas de protección, y deberían establecer los programas de pruebas necesarios, con objeto de:
 - .1 identificar el uso indebido de drogas y alcohol;
 - .2 respetar la dignidad, la intimidad, la confidencialidad y los derechos jurídicos fundamentales de los interesados; y
 - .3 tener en cuenta las correspondientes directrices internacionales.
 8. Las compañías deberían examinar la posibilidad de implantar una política relativa al uso indebido de drogas y alcohol, redactada claramente por escrito, incluida la prohibición del consumo de alcohol en las cuatro horas anteriores a prestar servicio como integrante de la guardia, ya sea mediante su inclusión en el sistema de gestión de calidad de la compañía o por medio de una información y educación apropiadas para la gente de mar.
 9. Los encargados de establecer programas de prevención del uso indebido de drogas y alcohol deberían tener en cuenta las orientaciones que contiene la publicación de la OIT titulada "Programas de prevención del uso de drogas y alcohol en el sector marítimo (Manual para los planificadores)*" en la forma en que pueda enmendarse.

Sección B-VIII/2

Orientación sobre la organización de las guardias y principios que procede observar

1. Las compañías, los capitanes y los oficiales de la guardia deberían tener en cuenta la orientación operacional siguiente.

PARTE 4 - ORIENTACIÓN SOBRE LAS GUARDIAS EN LA MAR

Parte 4-1 - Orientación sobre la realización de la guardia de navegación

Introducción

2. Tal vez sea necesario disponer de una orientación específica para los tipos especiales de buque, así como para los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas, peligrosas, tóxicas o sumamente inflamables. El capitán debería facilitar esta orientación operacional, según proceda.
3. Es fundamental que el oficial a cargo de la guardia de navegación tenga presente la necesidad de desempeñar eficazmente sus cometidos en interés de la seguridad de la vida

humana, la protección marítima y los bienes en el mar, así como para prevenir la contaminación del medio marino.

Buque fondeado

4. El capitán de todo buque que se halle en un fondeadero que no esté abrigado, en una rada abierta o en cualquier otra situación que pueda equipararse a las de "mar abierta", de conformidad con lo estipulado en el párrafo 51 de la parte 4-1 de la sección A-VIII/2 del capítulo VIII del Código de Formación, debería cerciorarse de que las disposiciones adoptadas para la guardia son las adecuadas para poder mantener en todo momento una guardia segura. Un oficial de puente debería asumir la responsabilidad de mantener una guardia segura en todo momento cuando el buque esté fondeado.
5. Al determinar las disposiciones para la guardia, y habida cuenta de la necesidad de velar por la seguridad y la protección del buque y por la protección del medio marino, el capitán debería tener en cuenta todas las circunstancias y situaciones pertinentes, especialmente:
 - .1 el mantenimiento de una vigilancia continua auditiva y visual, y por todos los demás medios disponibles;
 - .2 los requisitos relativos a las comunicaciones buque a buque y buque a tierra;
 - .3 las condiciones climatológicas, el estado de la mar, la presencia de hielos y la existencia de corrientes;
 - .4 la necesidad de supervisar continuamente la situación del buque;
 - .5 la naturaleza, las dimensiones y las características del fondeadero;
 - .6 las condiciones del tráfico;
 - .7 las situaciones que podrían afectar a la protección del buque;
 - .8 las operaciones de carga y descarga;
 - .9 la designación de miembros de la tripulación que deban estar disponibles; y
 - .10 los procedimientos para alertar al capitán y mantener las máquinas en condiciones de funcionar.

Parte 4-2 – Orientación sobre la realización de la guardia de máquinas

6. Tal vez sea necesario disponer de una orientación específica para los tipos especiales de sistemas de propulsión o el equipo auxiliar, así como para los buques que transporten materiales potencialmente peligrosos, peligrosos, tóxicos o altamente inflamables u otros tipos especiales de carga. El jefe de máquinas debería facilitar esta orientación operacional, en cada caso.
7. Es fundamental que el oficial encargado de la guardia de máquinas tenga presente la necesidad de desempeñar eficazmente sus cometidos en interés de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar, así como para prevenir la contaminación del medio marino.
8. El oficial de relevo, antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, debería:
 - .1 estar familiarizado con el emplazamiento y la utilización del equipo provisto para garantizar la seguridad de la vida humana en un medio potencialmente peligroso o tóxico;

- .2 asegurarse de que el equipo para prestar primeros auxilios en caso de emergencia se encuentra fácilmente disponible, especialmente el necesario para el tratamiento de quemaduras y escaldaduras; y
- .3 mientras el buque esté en puerto, anclado o fondeado de forma segura, mantenerse informado de:
 - .3.1 las actividades relacionadas con la carga, el estado de las funciones de mantenimiento y reparación, y todas las demás operaciones que afecten a la guardia, y
 - .3.2 la maquinaria auxiliar que se esté utilizando para los servicios de alojamiento de los pasajeros o de la tripulación, las operaciones de carga, el suministro de agua y los sistemas de extracción de gases.

Parte 4-3 – Orientación sobre el servicio de escucha radioeléctrica

Generalidades

- 9. Entre otras cosas, el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe que cada radio estación de buque cuente con la licencia correspondiente, esté bajo la suprema autoridad del capitán o de otra persona responsable del buque, y funcione únicamente bajo la supervisión de personal debidamente cualificado. Prescribe asimismo que el alerta de socorro sólo se transmitirá cuando se cuente con la autorización del capitán o de otra persona responsable del buque.
- 10. El capitán debería cerciorarse de que todo el personal al que se le asigne la responsabilidad de enviar un alerta de socorro ha recibido formación sobre el funcionamiento de todo el equipo radioeléctrico del buque, tiene conocimientos al respecto y es capaz de manejarlo correctamente, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.5 de la regla I/14, lo cual debería hacerse constar en el registro de la sección de puente o en el registro radioeléctrico.

Servicio de escucha

- 11. Además de las prescripciones relativas al servicio de escucha radioeléctrica, el capitán de todo buque de navegación marítima debería cerciorarse de que:
 - .1 la estación radioeléctrica del buque dispone de una dotación adecuada para el intercambio de comunicaciones de carácter general, especialmente por lo que respecta a la correspondencia pública, teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por los cometidos de las personas autorizadas a utilizar dicha estación radioeléctrica; y
 - .2 el equipo radioeléctrico de a bordo y, de haberse instalado, la fuente de energía de reserva se mantienen en perfectas condiciones de funcionamiento.
- 12. La persona que figure en el cuadro de obligaciones como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería dar a todos los miembros pertinentes de la tripulación, con carácter periódico, la instrucción e información necesarias sobre la utilización del equipo radioeléctrico y los procedimientos que se han de seguir para las comunicaciones de socorro y seguridad. Todo ello debería hacerse constar en el registro radioeléctrico.

13. El capitán de todo buque no regido por el Convenio SOLAS 1974 debería exigir que se mantenga debidamente un servicio de escucha radioeléctrica, según determine la Administración, teniendo en cuenta el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Situación operacional

14. Antes de zarpar, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería cerciorarse de que:
 - .1 todo el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad, así como la fuente de energía de reserva, están en perfectas condiciones de funcionamiento, y de que queda constancia en el registro radioeléctrico;
 - .2 dispone de todos los documentos prescritos por acuerdos internacionales, los avisos a las estaciones radioeléctricas de los buques y otros documentos exigidos por la Administración, corregidos con arreglo a los suplementos más recientes, y de que el capitán ha sido informado de cualquier anomalía al respecto;
 - .3 el reloj de la estación radioeléctrica se ha ajustado conforme a las señales horarias normalizadas;
 - .4 las antenas están correctamente orientadas, no sufren deterioros y están debidamente conectadas; y
 - .5 en la medida de lo posible, los mensajes meteorológicos y los radio avisos náuticos rutinarios que se reciban para la zona en que vaya a navegar el buque, así como los de otras zonas que haya solicitado el capitán, se hallan actualizados y se remiten a éste.
15. Al zarpar y abrir la estación, el radio operador de guardia debería:
 - .1 escuchar en las frecuencias de socorro adecuadas para determinar si existe alguna situación de peligro; y
 - .2 enviar una notificación de tráfico (nombre, situación y destino del buque, etc.) a la estación costera local y a otras estaciones costeras pertinentes de las que quepa esperar comunicaciones generales.
16. Una vez abierta la estación, el radio operador de guardia debería:
 - .1 verificar la exactitud del reloj de la estación radioeléctrica por lo menos una vez al día, cotejándolo con las señales horarias normalizadas;
 - .2 enviar una notificación de tráfico al entrar y salir de la zona de servicio de una estación costera de la que quepa esperar comunicaciones generales; y
 - .3 transmitir informes a los sistemas de notificación para buques, conforme a las instrucciones del capitán.
17. Durante la navegación, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería cerciorarse del correcto funcionamiento de:
 - .1 el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad en el canal de llamada selectiva digital (LSD), efectuando como mínimo una llamada de prueba por semana; y
 - .2 el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad, realizando como mínimo una prueba al día, sin emitir señal alguna.

Los resultados de estas pruebas deberían anotarse en el registro radioeléctrico.
18. El radio operador designado para hacerse cargo de las comunicaciones generales debería cerciorarse de que se mantiene una escucha eficaz en las frecuencias en que es probable que se intercambien mensajes relativos a la situación del buque con las estaciones costeras

- y las estaciones terrenas costeras de las que cabe esperar mensajes. Para el intercambio de mensajes, los radio operadores deberían seguir las recomendaciones pertinentes de la UIT.
19. Al cerrar la estación una vez en puerto, el radio operador encargado de la escucha debería informar a la estación costera local y a las demás estaciones costeras con las que se haya mantenido en contacto de la llegada del buque a puerto y del cierre de la estación.
 20. Al cerrar la estación radioeléctrica, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería:
 - .1 asegurarse de que las antenas están puestas a tierra; y
 - .2 comprobar que las fuentes de energía de reserva están suficientemente cargadas.

Alertas y procedimientos en situaciones de socorro

21. La llamada o el alerta de socorro tendrá prioridad absoluta sobre todas las demás transmisiones. El Reglamento de Radiocomunicaciones también establece que todas las estaciones deberán interrumpir inmediatamente, en el caso de que reciban dichas señales, cualquier otra transmisión que pueda interferir con las comunicaciones de socorro.
22. En el caso de que sea el buque propio el que se encuentre en peligro, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería asumir inmediatamente la responsabilidad de seguir los procedimientos establecidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones y las oportunas recomendaciones del UIT-R.
23. 23 Al recibir un alerta de socorro:
 - .1 el radio operador encargado de la escucha radioeléctrica debería alertar al capitán y, en caso necesario, al radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro; y
 - .2 el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería evaluar la situación y asumir de inmediato la responsabilidad de seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y las recomendaciones pertinentes del UIT-R.

Mensajes de urgencia

24. En casos de urgencia que afecten al buque propio, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería asumir inmediatamente la responsabilidad de seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y las recomendaciones pertinentes del UIT-R.
25. En el caso de comunicaciones relacionadas con asesoramiento médico, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y observar las pautas estipuladas en la documentación internacional pertinente (véase el párrafo 14.2) o especificadas por quien facilite el servicio satelitario.
26. En el caso de comunicaciones relacionadas con el transporte de personas que necesitan tratamiento médico, según se definen en el Protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949, y relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I), el radio operador designado como principal responsable de las radio comunicaciones en situaciones de socorro debería seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones.

27. Cuando se reciba un mensaje de urgencia, el radio operador encargado de la escucha radioeléctrica debería alertar al capitán y, en caso necesario, al radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro.

Mensajes de seguridad

28. Cuando se vaya a transmitir un mensaje de seguridad, tanto el capitán como el radio operador encargado de la escucha radioeléctrica deberían seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones.
29. Cuando se reciba un mensaje de seguridad, el oficial encargado de la escucha radioeléctrica debería anotar su contenido y actuar de acuerdo con las instrucciones del capitán.
30. Las radiocomunicaciones puente a puente deberían utilizar el canal 13 de ondas métricas. Las comunicaciones de puente a puente se definen en el Reglamento de Radiocomunicaciones como "comunicaciones sobre seguridad de la navegación entre los buques".

Anotaciones en el registro radioeléctrico

31. De conformidad con los párrafos 10, 12, 14, 17 y 33, deberían hacerse anotaciones suplementarias en el registro radioeléctrico.
32. De ser posible, las transmisiones no autorizadas y los incidentes de interferencia perjudicial deberían identificarse, hacerse constar en el registro radioeléctrico y ponerse en conocimiento de la Administración, de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones, además del correspondiente extracto del registro radioeléctrico.

Mantenimiento de las baterías

33. El radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro estará encargado de las baterías que suministren energía a cualquiera de los elementos de la instalación radioeléctrica, incluidas las de suministro ininterrumpido, las cuales deberían:
 - .1 someterse diariamente a prueba con el equipo en funcionamiento y desconectado y, cuando fuere necesario, cargarse totalmente;
 - .2 someterse semanalmente a una prueba con un hidrómetro, cuando sea posible, y, cuando no se disponga de él, a una prueba de carga; y
 - .3 examinarse una vez al mes para verificar la seguridad de cada una de ellas y de sus conexiones, así como su estado y el de sus compartimientos.Los resultados de estas pruebas deberían anotarse en el registro radioeléctrico.