

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CORTE CONSTITUCIONAL

SENTENCIA C-383 DE 2025

Referencia: LAT-504

Asunto: control automático de constitucionalidad del “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, y de la Ley 2419 de 2024, por medio de la cual fueron aprobados

Magistrada ponente:
Lina Marcela Escobar Martínez.

Bogotá D.C., diecisiete (17) de septiembre de dos mil veinticinco (2025)

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en ejercicio de las atribuciones reconocidas en el artículo 241, numeral 10, de la Constitución Política de Colombia y en cumplimiento de los requisitos y trámites establecidos en el artículo 44 del Decreto Ley 2067 de 1991, ha dictado la siguiente

SENTENCIA

Síntesis de la decisión

La Sala Plena de la Corte Constitucional examinó la constitucionalidad del “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, y de la Ley 2419 de 2024, aprobatoria de dichos instrumentos internacionales.

Al tratarse del ejercicio de control constitucional integral previsto en el artículo 241, numeral 10, de la Constitución, la Corte adelantó la revisión en dos etapas:

primero, revisó el trámite legislativo que surtió la Ley 2419 de 2024 y, segundo, revisó el contenido material de los protocolos y de su ley aprobatoria.

En su evaluación formal, la Corte determinó que la representación estatal y la aprobación presidencial cumplieron con las reglas establecidas para el efecto. También concluyó que el proceso legislativo de la Ley 2419 de 2024 se ajustó a los requisitos constitucionales de la siguiente manera: (i) se llevaron a cabo el primer y segundo debate en Senado y Cámara con el *quorum* y las mayorías requeridas; (ii) se publicó el proyecto y las ponencias correspondientes a cada debate; (iii) se hicieron los anuncios antes de cada debate y votación; (iv) se respetaron los plazos definidos para las votaciones tanto en comisiones como en plenarias de ambas cámaras; y (v) el proceso legislativo no se extendió más allá de dos legislaturas. Además, la Sala Plena observó que el trámite respetó los principios de unidad de materia, consecutividad e identidad flexible.

De igual manera, la Corte aclaró que los instrumentos revisados no debían agotar el proceso de consulta previa, pues no generaban una afectación específica y directa a las comunidades étnicas del país. Adicionalmente, la Sala Plena explicó que no era necesario realizar un análisis de impacto fiscal, porque si bien se satisfacía el supuesto temporal debido a la fecha en que el Gobierno nacional radicó el proyecto de ley en el Congreso de la República, desde la perspectiva del contenido normativo de los tratados no resultaba exigible este requisito, pues estos no ordenan gastos ni otorgan beneficios tributarios.

En cuanto al análisis material de los protocolos, la Corte estudió integralmente cada uno de sus artículos mediante bloques temáticos y concluyó que estos eran compatibles con la Constitución Política. En primer lugar, la Sala Plena encontró que los protocolos persiguen fines constitucionalmente valiosos, como la vida, la integridad y la salud de las personas, así como la protección de ecosistemas marítimos. En segundo lugar, constató que contienen normas que respetan el principio de soberanía y autodeterminación de los Estados, avanzan en la definición de los estándares de integridad y seguridad de los buques y refuerzan el contenido del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.

Además, la Corte encontró que la Ley 2419 de 2024 cumplió los parámetros exigidos por la jurisprudencia constitucional. En efecto, en su primer artículo, el Congreso ejerció su competencia de aprobar tratados internacionales; en el segundo, incluyó la regla relativa a la entrada en vigor del tratado internacional; y, en el tercero, determinó las reglas de vigencia de la ley.

Por ello, la Corte declaró la constitucionalidad del “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)”, y del “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988”, así como la exequibilidad de la Ley 2419 de 2024, que los aprueba.

I. ANTECEDENTES

1. El 16 de agosto de 2024, la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República¹, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 241.10 de la Constitución Política, remitió a esta corporación copia autenticada de la Ley 2419 del 14 de agosto de 2024, “por medio de la cual se aprueba el ‘Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)’, y el ‘Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)’, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988”.

2. Mediante comunicación del 23 de agosto de 2024, previo sorteo realizado por la Sala Plena dos días antes, el expediente fue enviado al despacho de la magistrada Diana Fajardo Rivera para que impartiera el trámite correspondiente.

3. Mediante auto del 3 de septiembre de 2024, la magistrada sustanciadora avocó el examen de constitucionalidad del asunto de la referencia y decretó varias pruebas. Dentro de ellas, ordenó: (i) a los secretarios generales del Senado de la República y de la Cámara de Representantes que remitieran copia del expediente legislativo correspondiente y de las gacetas del Congreso, así como la certificación expresa sobre las fechas de las publicaciones, las sesiones correspondientes, el *quorum* deliberativo y decisorio, las mayorías y votaciones con las cuales se discutió y aprobó la Ley 2419 del 14 de agosto de 2024, el cumplimiento del anuncio de votación previsto en el artículo 160 de la Constitución y el cumplimiento de la publicación de que trata el artículo 161 de la Constitución Política; y (ii) al Ministerio de Relaciones Exteriores que certificara quiénes suscribieron, a nombre de Colombia, el instrumento internacional objeto de revisión, cuáles eran sus poderes y si sus actos fueron confirmados por el Presidente de la República.

4. Después de recibir y calificar las pruebas, en auto del 11 de febrero de 2025, la magistrada sustanciadora ordenó continuar con el trámite². En aquella providencia resaltó que, tras revisar los documentos remitidos, no había sido posible obtener la información completa de los antecedentes legislativos de la Ley 2419 del 14 de agosto de 2024. Por lo tanto, dispuso tener como prueba los enlaces disponibles en la página web de la Imprenta Nacional, donde es posible acceder a dichos documentos, así como a las sesiones de anuncio previo y deliberación en Cámara y Senado³. La Secretaría General de la Corte

¹ Entregado por la secretaria jurídica, Paula Robledo Silva.

² Expediente digital, archivo “LAT0000504-Auto ordena continuar con el trámite procesal e incorporar vínculos de enlace como pruebas”. Disponible en: corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=99303.

³ Las gacetas en mención son las siguientes: 891 de 2002, 400 de 2023, 517 de 2023, 1272 de 2023, 1273 de 2023, 1256 de 2023, 1014 de 2023, 611 de 2024, 736 de 2024, 773 de 2024, 979 de 2024, 1619 de 2024, 1702 de 2024 y 2172 de 2024. En cuanto a los anuncios y deliberaciones, se tratan de las siguientes: (i) anuncio previo del Proyecto de Ley 080 Senado para su deliberación y aprobación en la Comisión Segunda del Senado; (ii) deliberación y aprobación del proyecto de ley 080 Senado en la Comisión Segunda; (iii) anuncio previo del

Constitucional fijó en lista el presente proceso entre el 17 y el 28 de febrero de 2025⁴.

5. El 20 de febrero de 2025, el procurador general de la nación, Gregorio Eljach Pacheco, manifestó su impedimento para rendir concepto sobre la constitucionalidad de la Ley 2419 del 14 de agosto de 2024. Con este propósito, invocó la causal consistente en haber intervenido en la expedición de la norma objeto de control constitucional⁵. Argumentó que “particip[ó] de forma verbal y escrita durante su trámite legislativo, en ejercicio de las funciones de [su] otrora condición de secretario general del Senado de la República”⁶.

6. En el Auto 400 del 26 de marzo de 2025, la Sala Plena declaró fundado el impedimento manifestado por el procurador general y ordenó correr traslado al viceprocurador general, para que rindiera el concepto correspondiente⁷. El auto se notificó mediante estado del número 060 del 21 de abril de 2025⁸.

7. Cumplidos los trámites constitucionales y legales propios de esta clase de juicios, y previo concepto del viceprocurador general de la nación, la Corte procede a realizar el estudio de constitucionalidad de los dos instrumentos internacionales y de su ley aprobatoria.

I. TEXTO DE LA NORMA BAJO EXAMEN

8. Dada su extensión, el contenido de los protocolos y de sus enmiendas se encuentra en un documento anexo a la presente decisión.

9. El texto de la Ley 2419 de 2024, por medio de la cual los protocolos fueron aprobados, es el siguiente:

LEY 2419 DE 2024

(agosto 14)

Diario Oficial No. 52.848 de 14 de agosto de 2024

PODER PÚBLICO – RAMA LEGISLATIVA

Proyecto de Ley 080 Senado para su deliberación y aprobación en la Plenaria del Senado; (iv) deliberación y aprobación del proyecto de ley 080 Senado en Plenaria; (v) anuncio previo del proyecto de ley 442 de 2024 Cámara para su deliberación y aprobación en la Comisión Segunda; (vi) deliberación y aprobación del proyecto de ley 442 Cámara en Comisión Segunda; (vii) anuncio previo del proyecto de ley 442 de 2024 Cámara para su deliberación y votación en Plenaria; (viii) deliberación y aprobación del proyecto de ley 442 de 2024 Cámara en Plenaria.

⁴ Expediente digital, archivo “LAT0000504-Constancia de Fijación en lista para la intervención ciudadana”. Disponible en: corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=99610.

⁵ Expediente digital, archivo “LAT0000504-Manifestación de impedimento – remitida por el Señor Procurador General de la Nación Dr. Gregorio Eljach Pacheco”. Disponible en: corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=100047.

⁶ Páginas 3 y siguientes del escrito. Disponible en: corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=100047

⁷ Corte Constitucional, Auto A-400 de 2025.

⁸ Secretaría General de la Corte Constitucional. LAT-504. Constancia de notificación por estado del Auto de Sala Plena número 400 de 2025. Enlace: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=105346>.

Por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988

(...)

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Apruébese el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)” adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

ARTÍCULO 2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1o de la Ley 7 de 1944, el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)” adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, que por el artículo primero de esta ley se aprueban, obligarán a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional respecto de los mismos.

ARTÍCULO 3. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

II. INTERVENCIONES

10. La Corte Constitucional recibió siete intervenciones dentro del presente proceso. Los intervinientes solicitan declarar la exequibilidad de la Ley 2419 de 2024 porque el trámite legislativo de aprobación del Protocolo cumplió con los requisitos previstos en la Ley 5 de 1992; la implementación de las normas contenidas en los protocolos no implica erogaciones para el Estado y, por tanto, su impacto fiscal no debe ser analizado, y el contenido de la ley y de los protocolos se ajusta a los mandatos constitucionales. A continuación, la Sala presenta un resumen de los escritos.

11. *Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores*⁹. El Ministerio manifestó su respaldo a la Ley 2419 de 2024 y a los protocolos aprobados por esta. Para ello, el interviniente sostuvo que el objeto de los protocolos consiste en actualizar las medidas de inspección y certificación de seguridad en el transporte marítimo, debido a que existían inconsistencias en la aplicación de los convenios internacionales celebrados anteriormente.

⁹ Intervención presentada por Andrea Jiménez Herrera, directora de Asuntos Jurídicos Internacionales. El concepto puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=101131>.

12. Las novedades en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga son las siguientes: (i) actualiza el componente técnico del Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga relacionado con los requisitos y la estandarización de los periodos de validez de los certificados y la periodicidad de los reconocimientos; (ii) dispone que, a partir de la ratificación del Protocolo, no pueden expedirse certificados de conformidad con fundamento en el Convenio; y (iii) incluye el mecanismo de aceptación tácita de modificaciones técnicas al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.

13. Por su parte, el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar introdujo medidas adicionales, como un sistema más riguroso de inspección y certificación, para mejorar la integridad estructural de los buques, la protección contra incendios y la disponibilidad de equipos de emergencia. Asimismo, adecuó las medidas sobre la construcción de buques y la dotación de la tripulación.

14. El Ministerio expuso que la ley y los protocolos son compatibles con la Constitución, porque, desde un punto de vista procedimental, su aprobación respetó las reglas de trámite previstas en la Ley 5 de 1992. El interviniente resaltó que la ley aprobatoria y los protocolos no imponen una orden de gasto ni crean un beneficio tributario, por lo que el requisito de realizar el análisis de impacto fiscal no es exigible en este caso. Desde un punto de vista material, el Ministerio indicó que la ley y los protocolos: (i) respetan el principio de soberanía, seguridad marítima, protección ambiental e integración internacional; y (ii) son armónicos con diversos instrumentos internacionales orientados a garantizar la seguridad marítima y la protección del medio marino.

15. La intervención concluyó explicando que, en caso de que la Corte declare la constitucionalidad de la ley y los protocolos, la entrada en vigencia de estos últimos se dará a los tres meses de su depósito.

16. *Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional*¹⁰. El 25 de febrero de 2025, la entidad manifestó tres argumentos para defender la constitucionalidad de la Ley 2419 de 2024. En primer lugar, la Dirección indicó que la ley cumplió los requisitos procedimentales fijados por la ley. En este punto, la interviniente hizo un breve recuento del trámite adelantado ante el Congreso, desde la radicación del proyecto hasta su aprobación. La entidad afirmó, además, que el trámite respetó el principio de unidad de materia y no requería de consulta previa, pues los temas objeto de los protocolos no causan una afectación directa a los territorios o a la identidad cultural de los pueblos y comunidades étnicamente diferenciadas.

17. En segundo lugar, la Dirección explicó que la ley aprobatoria y los protocolos en materia de seguridad humana en el mar y de líneas de carga son

¹⁰ Intervención presentada por John Fabio Giraldo Gallo, director general marítimo (E). La intervención completa puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=100857>. La intervención se hizo solo a nombre de la entidad, no del Ministerio de Defensa.

coherentes con el marco normativo internacional ratificado por Colombia en esas materias. Dentro de este marco resaltan, en criterio de la Dirección, la Ley 6 de 1974, que aprobó la Convención Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental; la Ley 12 de 1981, que aprobó la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación de Buques; y la Ley 13 de 1987, que aprobó el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966.

18. En tercer lugar, la entidad sostuvo que los contenidos de los protocolos son compatibles con la Constitución y necesarios para la actividad marítima. Para ello, la Dirección comentó que los protocolos objeto de aprobación han sido ratificados por, aproximadamente, el 98% de los Estados miembros de la flota mercante internacional, lo que implica un alto nivel de reconocimiento e implementación.

19. Asimismo, sus contenidos no contrarían algún principio o mandato constitucional, por varias razones: (i) su objeto es brindar normas unificadas sobre la inspección y certificación de buques, que garanticen la seguridad de estos; (ii) este objeto se traduce en un conjunto de obligaciones al Estado colombiano, tales como (a) ajustar la reglamentación sobre inspección y certificación de buques, (b) exigir a los armadores o propietarios de buques adecuar su práctica a lo establecido en los protocolos, (c) implementar los modelos de certificación, incluyendo su traducción al inglés o francés, y (d) comunicar a la Organización Marítima Internacional sobre el cumplimiento de las obligaciones internacionales; (iii) la reglamentación técnica colombiana ya ha introducido algunos criterios de los protocolos objeto de estudio en su Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación, pero la aprobación de la ley y su declaratoria de constitucionalidad reforzarían dicho sistema.

20. *Instituto Colombiano de Derecho Marítimo*¹¹. El 25 de febrero de 2025, el Instituto solicitó la declaratoria de constitucionalidad de la ley y centró su argumentación en torno a los contenidos de los protocolos. A modo introductorio, el interviniente aclaró que el derecho marítimo aborda, entre otras materias, la navegación, el comercio y el transporte internacionales, asuntos que exigen la existencia de normas unificadas. Estas normas, a su vez, otorgan seguridad sobre las operaciones que se realizan en el mar y crean medidas de protección a favor del ambiente, el trabajo en el mar, el abordaje y el transporte.

21. Dentro de las normas que unifican algunos aspectos marítimos están el Convenio para la Seguridad Humana en el mar de 1974, junto con su Protocolo de 1988 (SOLAS), y el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, con su Protocolo de 1988 (LL).

22. El Convenio sobre seguridad humana y su Protocolo tienen como objeto salvaguardar la vida humana en el mar, mediante la fijación de reglas aplicables a la construcción, equipamiento y operación de buques, que disminuyan los

¹¹ Intervención presentada por José Vicente Guzmán, presidente del Instituto. La intervención puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=100861>.

riesgos de accidentes marítimos. En el mismo sentido, el Convenio sobre líneas de carga y su Protocolo tienen como objeto establecer reglas que garanticen que las embarcaciones tengan el peso adecuado para navegar, sin que existan riesgos de accidentes o naufragios.

23. Colombia ha ratificado los convenios, mas no sus protocolos, por lo que la Ley 2419 de 2024 resulta valiosa en la actualización de los estándares de seguridad para la fabricación y navegación de buques, así como de su proceso de certificación. Asimismo, el Instituto comentó que los protocolos no contradicen los mandatos constitucionales, porque actualizan las normas que protegen la seguridad humana y algunos bienes valiosos como el ambiente, y dicha actualización se encuentra en armonía con los distintos instrumentos creados en materia marítima.

24. *Departamento de Derecho Comercial y Observatorio de Logística y Cadena de Suministro de la Universidad Externado de Colombia*¹². El 25 de febrero de 2025, la Universidad Externado solicitó a la Corte que declarara la exequibilidad de los protocolos. Para sustentar su petición, desarrolló tres argumentos: (i) en los últimos años, el Estado colombiano ha realizado esfuerzos significativos para actualizar las normas en materia de derecho marítimo, y la ratificación de los protocolos de 1988 es un ejemplo claro de ello; (ii) la implementación de dichos protocolos es acorde con la tendencia internacional de respetar los parámetros trazados por la Organización Marítima Internacional y, además, promueve un marco normativo doméstico más actualizado y con estándares elevados para la seguridad de las operaciones marítimas; y (iii) los protocolos garantizan la sostenibilidad de las actividades en el mar porque fijan reglas para disminuir los riesgos de accidentes, mediante la actualización de los procedimientos de inspección y certificación.

25. *Centro de Litigio Estratégico Nacional e Internacional (CELENI) de la Universidad Militar Nueva Granada*¹³. El CELENI reiteró los argumentos expuestos por los demás intervinientes. Agregó que la constitucionalidad de la Ley 2419 de 2024 y los protocolos objeto de aprobación debe comprobarse con fundamento en un ejercicio de ponderación entre el derecho a la vida, la libertad económica y la protección del medioambiente.

26. Para el interviniente, es necesario verificar si la variación en los periodos de certificación y la modificación de los requisitos empleados en la inspección son medidas que restringen la libertad de empresa. Al revisar con detalle cada uno

¹² Intervención presentada por Javier Franco Zárate, director del observatorio. El documento puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=100868>. La intervención se hizo solo a nombre del departamento, no de la Universidad.

¹³ Intervención presentada por Andrés González Serrano, Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Militar, Jenniffer Pinilla León, Directora del Consultorio Jurídico de la universidad, Luis Felipe Caballero García, Katherine Castro Londoño, María Camila Garzón Camacho, Tania Alejandra Botía Espitia, Zharay Valentina Zambrano Ibáñez, Isabel Juliana Cabarcas Mayne, Daniela Morales Murillo, Valentina Velasco Flórez, Yolanda Esther Acosta Cantillo, Nicolás Rueda Ortiz, Anderson Andrés Fonseca Guzmán y Felipe Andrés Galeano Ramírez, miembros del CELENI. El documento se puede consultar en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=101246>.

de los componentes de los protocolos, el CELENI concluyó que estos contienen normas más rigurosas en torno a la inspección y certificación de buques, que podrían, en principio, restringir el derecho a la libertad de empresa. No obstante, esta limitación se encuentra justificada constitucionalmente porque, a través de los protocolos, se pretende disminuir los riesgos de accidentes en el mar y, con ello, proteger el bien jurídico de la vida, que goza de especial protección por la sociedad internacional y el Estado colombiano.

27. En cuanto al medio ambiente, el interviniente sostuvo que este es un bien protegido por el bloque de constitucionalidad y que exige verificar el cumplimiento de determinados estándares en las actuaciones de los Estados sobre diversas materias. La lectura de los protocolos de acuerdo con esta perspectiva cobra mayor relevancia, según el CELENI, si se tiene en cuenta que la movilidad de buques afecta un ecosistema transnacional. Por ello, resulta necesario verificar si los protocolos respetan las normas marítimas y ambientales¹⁴, como, por ejemplo, la Declaración de Estocolmo sobre Medio Ambiente.

28. El interviniente encontró que los protocolos consagran normas en materia de inspección y certificación que materializan las obligaciones estatales de proteger ecosistemas, especies y recursos marinos, así como promover una mejor movilidad. La intervención reconoce, sin embargo, que las medidas previstas en los protocolos pueden afectar negativamente algunos aspectos de las empresas y su contratación laboral, pero dicha afectación no es desproporcionada, porque busca garantizar bienes valiosos, como el ambiente sano.

29. *Asociación Colombiana de Derecho Marítimo (ACOLDEMAR)*¹⁵: el 19 de septiembre de 2024 y el 5 de marzo de 2025, la asociación solicitó declarar la exequibilidad de la Ley 2419 de 2024, así como la constitucionalidad de los protocolos ratificados en ella.

30. La interviniente abordó, en un primer momento, los asuntos relacionados con el trámite legislativo y manifestó que este se adelantó bajo el respeto de los mandatos constitucionales, por las siguientes razones: (i) el Gobierno nacional presentó el proyecto ante el Senado de la República, (ii) el proyecto de ley se publicó y (iii) su trámite inició en la Comisión Segunda Permanente del Senado, (iv) se publicaron los informes de ponencia, (v) se realizaron los respectivos anuncios previos, y (vi) se discutió y aprobó el proyecto en cada uno de los debates. Además, la asociación expresó que la aprobación de estos protocolos no requería de consulta previa, al no afectarse derechos de los pueblos y comunidades étnicamente diferenciadas, ni del análisis de impacto fiscal,

¹⁴ Como, p. ej., la Declaración de Estocolmo Sobre Medio Ambiente Humano, la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo, la Convención de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el Acuerdo de París, el Convenio de Diversidad Biológica, entre otros.

¹⁵ Intervención presentada por Elizabeth Salas Jiménez, presidenta de la asociación. Expediente LAT-504, archivo “Oficio – Asociación Colombiana de Derecho Marítimo ACOLDEMAR”. En: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=101677>.

porque la aprobación de los protocolos no ordena gastos ni concede beneficios tributarios.

31. La asociación expuso, posteriormente, la compatibilidad entre los protocolos y la Constitución. Sobre este punto, mencionó que los protocolos son unos de los instrumentos internacionales más importantes en materia de seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación, porque regulan aspectos técnicos relacionados con la construcción de los buques y las condiciones de operación mientras estos navegan. Estas reglas se desarrollan, según la interviniente, en un sistema armonizado de reconocimiento y certificación, que unifica los periodos de inspecciones y reconocimientos. Lo anterior incide positivamente en la gestión del Estado, la reducción de costos para los propietarios de embarcaciones y la disminución de demoras en la revisión de buques.

32. Luego, la interviniente se refirió a la estructura de cada uno de los protocolos y sus anexos. Indicó que establecen reglas uniformes referentes a los límites autorizados para la inmersión de buques que realizan viajes internacionales, así como reglas actualizadas en materia tecnológica y de seguridad marítima, con el fin de garantizar la seguridad de la vida en el mar.

33. La asociación precisó que, actualmente, la Dirección Marítima de Colombia ejerce el control de los buques e implementa el sistema armonizado de reconocimiento y certificación de acuerdo con las reglas técnicas previstas en esos protocolos, pues aquello es una exigencia del tráfico marítimo internacional. Sin embargo, la interviniente resaltó que la ratificación es necesaria, en la medida en que Colombia formaliza su compromiso con la protección de la seguridad de la vida en el mar y brinda garantías para la navegación adecuada de buques.

34. *Harold Sua Montaña*¹⁶. El ciudadano intervino el 28 de febrero de 2025 y manifestó que la ley objeto de control no adolece de vicios de inconstitucionalidad, pues se surtieron las etapas previstas en los procesos de negociación y aprobación de tratados internacionales, bajo el respeto de la separación de poderes y las competencias de cada rama del poder público. Asimismo, el interviniente sostuvo que la ley no genera una carga fiscal y cumple con los fines previstos en la Constitución.

III. CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

35. El 28 de mayo de 2025, Silvano Gómez Strauch, viceprocurador general, rindió concepto sobre la Ley 2419 de 2014 y solicitó a la Corte que la declarara

¹⁶ El texto de su intervención puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=101221>.

exequible¹⁷. Para sustentar su tesis, el viceprocurador dividió su exposición en tres apartados.

36. En el primer apartado, abordó las cuestiones relativas al trámite legislativo e indicó que este cumplió con los mandatos constitucionales, porque: (i) la iniciativa legislativa, las ponencias e informes fueron debidamente publicados, de conformidad con los artículos 157 de la Constitución y 144 y 156 de la Ley 5 de 1992; (ii) el proyecto inició su trámite en la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado, respetando lo previsto en el artículo 154 de la Constitución, así como la competencia definida en el artículo 2 de la Ley 3 de 1992; (iii) el proyecto fue discutido y votado en las sesiones previamente anunciadas, como lo exige el artículo 160 de la Constitución¹⁸; (iv) las sesiones respetaron las exigencias estatuidas en los artículos 145 y 146 de la Constitución y 116 a 118 de la Ley 5 de 1992, que determinan las reglas de *quorum* deliberativo y decisorio, así como de mayorías para adoptar decisiones; (v) el trámite legislativo se adelantó en dos legislaturas y se respetaron los términos de ocho y quince días para su aprobación en cada célula legislativa, cumpliendo así lo previsto en los artículos 160 y 162 de la Constitución; (vi) el Congreso no modificó el contenido del tratado internacional, tal como lo dispone el artículo 217 de la Ley 5 de 1992; y (vii) el Gobierno nacional cumplió sus deberes en el trámite legislativo.

37. El viceprocurador agregó que no era necesario agotar el procedimiento de consulta previa, porque los protocolos no tienen el potencial de modificar los derechos de los pueblos y comunidades étnicamente diferenciadas ni de afectar elementos relacionados con su cultura. Asimismo, indicó que los protocolos no introducen beneficios tributarios ni ordenan un gasto, por lo que no son aplicables las exigencias indicadas en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

38. En el segundo apartado, el viceprocurador analizó la compatibilidad constitucional de los protocolos. Al respecto, sostuvo que estos se fundamentan en la necesidad de mejorar el proceso de inspección y certificación de los buques destinados al tráfico internacional, reduciendo así sus costos de funcionamiento y actividad. Lo anterior afectaría positivamente a los buques de bandera nacional, que constituyen 91.386 toneladas de registro bruto.

39. El viceprocurador manifestó, además, que los protocolos son compatibles con los mandatos constitucionales de integración económica e internacionalización de las relaciones internacionales. Lo anterior, porque, bajo el respeto de los principios de soberanía y de internacionalización de las relaciones internacionales, los protocolos contienen compromisos para los Estados, dirigidos a hacer más segura la navegación marítima. Esos compromisos se traducen en normas técnicas que son compatibles con el

¹⁷ Expediente LAT-504, archivo “Concepto Viceprocurador General de la Nación”. Puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=108784>.

¹⁸ Lo anterior puede verificarse, según el viceprocurador, en las gacetas 1272, 1273 y 2172 de 2023, así como en las gacetas 1702 y 1619 de 2024.

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, lo que propicia la preservación y conservación del medioambiente, así como la calidad de vida de los habitantes, valores que son reconocidos y protegidos por la Constitución.

40. En el último apartado, el viceprocurador describió el contenido de los tres artículos de la Ley 2419 de 2024 y sostuvo que existe conexidad entre estos y el título de la ley, por lo que se respeta el principio de unidad de materia previsto en los artículos 158 y 159 de la Constitución.

IV. CONSIDERACIONES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

1. Competencia de la Corte

41. El artículo 241, numeral 10, de la Constitución Política consagra que la Corte Constitucional es competente para ejercer el control integral de los tratados internacionales y de las leyes que los aprueben.

2. Asunto bajo revisión, problema jurídico y metodología de la decisión

42. De acuerdo con la jurisprudencia constitucional, el control que ejerce la Corte sobre los tratados internacionales y sus leyes tiene las siguientes características¹⁹: (i) es previo al perfeccionamiento del tratado, pero posterior a la aprobación del Congreso y a la sanción gubernamental²⁰; (ii) es automático, pues en concordancia con lo estatuido en el artículo 241.10 superior, el tratado y su ley aprobatoria deben ser remitidos por el Gobierno nacional a la Corte dentro de los seis días siguientes a la sanción gubernamental; (iii) es integral, en la medida en que la Corte debe analizar tanto los aspectos formales como los materiales de la ley y el tratado, confrontándolos con todo el texto constitucional; (iv) tiene efectos de cosa juzgada absoluta, en la medida en que esta corporación confronta estos textos normativos con todo el articulado de la Constitución y de la Ley Orgánica 5 de 1992; (v) es una condición indispensable para que el Estado se obligue con el acuerdo a través de cualquiera de las formas de manifestación del consentimiento avaladas en el tratado o en el derecho de los tratados; (vi) no implica una valoración de aspectos relacionados con la conveniencia o efectividad del instrumento, ya que la Constitución confiere esta tarea únicamente a las ramas ejecutiva y legislativa.

43. Las características antes mencionadas obedecen a que las leyes aprobatorias de los tratados internacionales son actos complejos, que requieren de la

¹⁹ Corte Constitucional, sentencias C-378 de 1996, C-682 de 1996, C-468 de 1997, C-400 de 1998, C-924 de 2000, C-576 de 2006, C-048 de 2018, C-110 de 2022, C-346 de 2022 y C-115 de 2024.

²⁰ El control de constitucionalidad sobre los tratados internacionales es previo, pues cumple una función preventiva en aras de garantizar tanto la supremacía de la Constitución como el cumplimiento de los compromisos internacionales del Estado colombiano. No obstante, el control de la ley que aprueba el tratado es posterior, en los términos del artículo 241, numeral 10 de la Constitución.

participación de las tres ramas del poder público²¹. Así, en virtud de su independencia y autonomía, cada rama cumple funciones específicas durante la negociación y aprobación de los tratados internacionales, cuya satisfacción debe ser verificada por el juez constitucional.

44. De este modo, el Gobierno nacional es competente para negociar y celebrar el tratado internacional, y el Congreso de la República es responsable de aprobar o improbar el tratado. La competencia reconocida al legislador permite que este apruebe total o parcialmente el instrumento internacional, pero sin realizar modificaciones sobre su texto²². Ello se debe a que, de conformidad con el artículo 217, inciso 1, de la Ley 5 de 1992, el Congreso puede presentar propuestas de no aprobación, de aplazamiento o de reserva (exclusión de apartados del tratado), mientras que el artículo 217, inciso 2, de la Ley 5 de 1992 establece que el texto de los tratados no podrá ser objeto de enmienda. Sobre este punto, la Corte Constitucional ha sostenido que el artículo 150, numeral 6, de la Constitución Política no impone un deber de aprobar un tratado internacional en su integridad, pues el límite fijado únicamente hace referencia a la imposibilidad de introducirle modificaciones²³.

45. Sobre el papel del Congreso de la República en la aprobación de tratados internacionales, la Corte ha sostenido que, “[e]n cuanto al ámbito de intervención del Congreso, su participación se considera esencial como una expresión de control jurídico-político, amparada en razones de soberanía, seguridad e intereses de la Nación, por virtud de la cual, como ya se mencionó, le asiste la facultad de aprobar o improbar los tratados. Como lo ha advertido la Corte, el citado mandato previsto en el numeral 16 del artículo 150 de la Carta Política, no impone la obligación de tener que aprobar en su integridad el

²¹ Corte Constitucional, Sentencia C-332 de 2017: “Una vez expuestos los ámbitos regulatorios en que se desenvuelve el aval gubernamental, en segundo lugar, le compete a este Tribunal referirse a la forma como el ordenamiento jurídico regula la incorporación de los tratados internacionales a través de la ley. Conforme se deriva de varios mandatos previstos en la Constitución, en cuanto a los tratados y convenios internacionales existe un control tripartito. Inicialmente, se asigna, de manera exclusiva, el manejo de las relaciones internacionales y, por supuesto, de la negociación de los tratados al presidente de la República. Luego de lo cual, una vez adoptado un texto, se somete a consideración del Congreso, con miras a determinar si lo aprueba o lo imprueba por medio de una ley. Por último, tanto el tratado como la ley son enviados a la Corte Constitucional para su análisis y, como consecuencia de ello, declararlos ajustados o no a la Carta”.

²² Corte Constitucional, sentencias C-126 de 2023 y C-205 de 2023.

²³ Corte Constitucional, sentencias C-332 de 2017, C-459 de 2023 y C-115 de 2024. En esta última se cita: “Como lo ha advertido la Corte, el citado mandato previsto en el numeral 16 del artículo 150 de la Carta Política, no impone la obligación de tener que aprobar en su integridad el tratado, pues su rigor normativo no refiere al alcance de la anuencia congresional, sino a la posibilidad de alterar o no su contenido (...)”.

En conclusión, una lectura armónica de la Carta y de las normas que desarrollan el trámite de incorporación de los tratados internacionales, permite inferir que si bien el Congreso no puede formular enmiendas, esto es, no puede variar lo acordado en el ámbito internacional por el Presidente de la República, ello no excluye su competencia para aplazar la entrada en vigencia del tratado, formular reservas e incluso, en general, aprobar parcialmente su contenido, cuyo efecto implica fiscalizar la manera en que se obliga internacionalmente al Estado, a partir del juicio político-jurídico que la Constitución le otorga, como ya se dijo, por razones de soberanía, seguridad e interés de la Nación. En este contexto, aun cuando se limita la competencia del Congreso para modificar el contenido del tratado, ello se equilibra con otras atribuciones que mantienen los espacios esenciales de deliberación y decisión que le son propios, incluso pudiendo llegar a aprobar parcialmente un tratado o a formular reservas, invocando, para ello, razones de conveniencia o de constitucionalidad derivadas de un examen sometido a su propio arbitrio”.

tratado, pues su rigor normativo no refiere al alcance de la anuencia congresional, sino a la posibilidad de alterar o no su contenido”²⁴.

46. Cuando el Congreso de la República aprueba un tratado internacional, el trámite continúa en el Gobierno, pues este debe sancionar la ley y remitirla a la Corte Constitucional para su estudio. El control que ejerce la Corte, a su vez, es un análisis eminentemente jurídico que, como ya se indicó, no se ocupa de revisar las ventajas, beneficios u oportunidades prácticas del tratado en lo económico o social ni de estudiar su conveniencia política²⁵.

47. El análisis que adelanta la Corte se compone entonces de dos partes, a saber²⁶: (i) un estudio formal, en el cual revisa el proceso de formación del instrumento internacional, así como el trámite legislativo adelantado ante el Congreso de la República; y (ii) un juicio material, en el que coteja las disposiciones del tratado y de la ley con los mandatos constitucionales, a fin de determinar si se ajustan o no al ordenamiento superior.

48. De acuerdo con lo anterior, le corresponde a la Corte en esta oportunidad resolver los siguientes problemas jurídicos:

(i) ¿El Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y el Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así como la Ley 2419 de 2024, mediante la cual se aprobaron dichos instrumentos, satisfacen los requisitos formales previstos en la Constitución Política y la Ley 5 de 1992?

(ii) ¿El Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y el Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así como la Ley 2419 de 2024, mediante la cual se aprobaron dichos instrumentos, son compatibles materialmente con la Constitución Política?

49. Para resolver los problemas jurídicos planteados, en primer lugar, la Corte adelantará el análisis formal del procedimiento gubernamental y legislativo que surtieron el Gobierno y el Congreso de la República, respectivamente, para la adopción de los protocolos y de la ley aprobatoria, en cada una de sus fases. En este punto, verificará, además, si los requisitos dispuestos en el artículo 7 de la

²⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-332 de 2017. En esta oportunidad, la Sala Plena explicó: “(...) una lectura armónica de la Carta y de las normas que desarrollan el trámite de incorporación de los tratados internacionales, permite inferir que si bien el Congreso no puede formular enmiendas, esto es, no puede variar lo acordado en el ámbito internacional por el Presidente de la República, ello no excluye su competencia para aplazar la entrada en vigencia del tratado, formular reservas e incluso, en general, aprobar parcialmente su contenido, cuyo efecto implica fiscalizar la manera en que se obliga internacionalmente al Estado, a partir del juicio político-jurídico que la Constitución le otorga, como ya se dijo, por razones de soberanía, seguridad e interés de la Nación. En este contexto, aun cuando se limita la competencia del Congreso para modificar el contenido del tratado, ello se equilibra con otras atribuciones que mantienen los espacios esenciales de deliberación y decisión que le son propios, incluso pudiendo llegar a aprobar parcialmente un tratado o a formular reservas, invocando, para ello, razones de conveniencia o de constitucionalidad derivadas de un examen sometido a su propio arbitrio”.

²⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-115 de 2024.

²⁶ *Ibid.*

Ley Orgánica 819 de 2003 eran exigibles en el presente caso y si debió agotarse el procedimiento de consulta previa.

50. En segundo lugar, revisará la constitucionalidad material de los dos instrumentos, mediante el contraste de cada uno de sus artículos y de aquellos que integran la ley aprobatoria con las disposiciones pertinentes de la Constitución.

3. Control de constitucionalidad formal

51. El control formal de los tratados internacionales y de la ley aprobatoria comprende tres fases: (i) la fase previa gubernamental²⁷, (ii) la fase de trámite legislativo²⁸ y (iii) la sanción de la ley aprobatoria por parte del presidente de la República y la remisión a la Corte Constitucional dentro de los seis días siguientes (artículo 241.10 de la Carta). En la fase previa gubernamental y en el trámite legislativo, el juicio de constitucionalidad comprende no solo la verificación del cumplimiento de las reglas de procedimiento, sino además el análisis sobre la exigencia de adelantar la consulta previa como expresión del derecho fundamental a la participación de los pueblos y comunidades étnicamente diferenciadas. Así mismo, el trámite legislativo abarca la constatación del requisito relativo al análisis de impacto fiscal previsto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y el respeto de los principios de unidad de materia, consecutividad e identidad flexible.

3.1 Fase previa gubernamental

3.1.1 La representación del Estado colombiano en las fases de negociación, celebración y firma de los protocolos

52. El deber de revisar los tratados internacionales y sus leyes aprobatorias comprende el examen de las facultades del Ejecutivo respecto de la negociación y firma del instrumento internacional²⁹. Este examen tiene en cuenta el artículo 197, numeral 2, de la Constitución Política de Colombia, que consagra la competencia del Ejecutivo para celebrar tratados internacionales. Asimismo, tiene en cuenta las reglas contenidas en el artículo 7 de la Convención de Viena

²⁷ Esta fase implica la verificación de tres elementos: (i) la validez de la calidad de quienes actuaron en nombre de Colombia en la negociación, celebración y suscripción del tratado (Sentencias C-491 de 2019, C-048 de 2018, C-214 y C-047 de 2017, C-378 y C-039 de 2009, C-537 y C-534 de 2008, C-933 de 2006 y C-582 de 2002); (ii) la realización de un proceso de consulta previa sobre la aprobación del tratado, cuando ello sea necesario (Sentencias C-214 de 2017, C-184 y C-157 de 2016, C-217 de 2015, C-217 de 2017, C-1051 de 2012, C-915 de 2010, C-027 de 2011 y C-750 de 2008) y (iii) la aprobación ejecutiva impartida por el presidente de la República, mediante la cual ordena someter el instrumento a la aprobación del Congreso de la República (Sentencias C-491 y C-252 de 2019).

²⁸ Esta fase abarca el análisis del trámite legislativo en el Congreso de la República. Dado que la Constitución no prevé un trámite especial para las leyes aprobatorias de los tratados internacionales, la jurisprudencia ha considerado que estas deben cumplir el trámite previsto para las leyes ordinarias (Sentencia C-048 de 2018). La única particularidad consiste en que, por tratarse de asuntos relativos a las relaciones internacionales, en virtud de lo estatuido en el artículo 154 superior, el debate legislativo debe iniciar en el Senado de la República.

²⁹ Corte Constitucional, sentencias C-781 de 2004, C-479 de 2020, C-098 de 2020, C-456 de 2020, C-091 de 2021, C-170 de 2021, C-125 de 2022, C-316 de 2022, C-126 de 2023 y C-115 de 2024.

sobre el Derecho de los Tratados de 1969, que fija las reglas en torno a la celebración de tratados internacionales y, en especial, sobre quiénes son las personas que representan válidamente a un Estado³⁰.

53. El Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y el Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar fueron adoptados por la Organización Marítima Internacional, que dejó abierta la aprobación de los instrumentos en su sede entre 1989 y 1990, así como la adhesión a estos después de 1990. Los artículos IV de cada protocolo prevén que, después de febrero de 1990, los Estados podrán adherirse a estos instrumentos³¹.

54. Colombia adhirió al Convenio LL el 6 de mayo de 1987 (Ley 3ª) y, en virtud de dicha adhesión, el Gobierno nacional promulgó el Decreto 768 de 1988, para declarar “vigente para Colombia desde el 6 de agosto de 1987 el ‘Convenio Internacional sobre Líneas de Cargas, 1966’, extendido en Londres el 5 de abril de 1966”³². En esa medida, Colombia ya formaba parte de este convenio y cumplía con las obligaciones contenidas en él.

55. En el presente caso se observa que, en los antecedentes legislativos, el Gobierno nacional no acudió a la firma en sede del instrumento, sino que, en 2022 decidió adherirse a ellos mediante su sometimiento al procedimiento de ratificación.

56. El Ministerio de Relaciones Exteriores explicó que la adhesión a los protocolos no exige la expedición de plenos poderes ni la creación de acto alguno para adelantar actuaciones internacionales. Únicamente requiere el agotamiento del procedimiento establecido en la Constitución para aprobar instrumentos internacionales, así como el depósito posterior de los respectivos instrumentos de adhesión ante la Organización Marítima Internacional³³.

³⁰ Artículo 7 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969: “Plenos poderes. 1. Para la adopción la autenticación del texto de un tratado, para manifestar el consentimiento del Estado en obligarse por un tratado, se considerará que una persona representa a un Estado: || a) si se presentan los adecuados plenos poderes, o || b) si se deduce de la práctica seguida por los Estados interesados. o de otras circunstancias, que la intención de esos Estados ha sido considerar a esa persona representante del Estado para esos efectos y prescindir de la presentación de plenos poderes. || 2. En virtud de sus funciones, y sin tener que presentar plenos poderes, se considerará que representan a su Estado: || a) los Jefes de Estado, Jefes de Gobierno y Ministros de relaciones exteriores, para la ejecución de todos los actos relativos a la celebración de un tratado; || b) los Jefes de misión diplomáticas, para la adopción del texto de un tratado entre el Estado acreditante y el Estado ante el cual se encuentran acreditados; || c) los representantes acreditados por los Estados ante una conferencia internacional o ante una organización internacional o uno de sus órganos, para la adopción del texto de un tratado en tal conferencia. Organización u órgano”. La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969) fue incorporada al ordenamiento interno mediante la Ley 32 de 1985. En las Sentencias C-269 de 2014 y C-400 de 1998, la Corte explicó que es posible adelantar el análisis constitucional de ciertas normas bajo la luz de la Convención de Viena, aun cuando esta no sea una norma de rango constitucional y no forme parte del bloque de constitucionalidad.

³¹ Estas normas, a su vez, armonizan con los artículos 8 y 15 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, que reglamentan la forma en que los Estados pueden aprobar un tratado internacional.

³² Artículo 3 del Decreto 768 de 1988, “[p]or el cual se promulgan unos tratados internacionales”.

³³ LAT-504. Intervención del Ministerio de Relaciones Exteriores, p. 13. Puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=101131>.

57. La no participación del Estado en el proceso de creación de los protocolos implica que no es posible analizar la validez de la representación del Estado colombiano en las fases de negociación, celebración y firma de los protocolos. Ya se indicó que el Gobierno nacional decidió adherirse a ellos, lo cual solo podrá ocurrir luego de su aprobación interna. En la Sentencia C-115 de 2024, la Corte sostuvo que, de acuerdo con su jurisprudencia, “no es posible entrar a analizar la participación del presidente o de su representante en la suscripción respectiva, pues para hacerse parte de este Acuerdo internacional, debe depositarse el instrumento de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del mismo, en los artículos 15 y 16 de la Convención de Viena y en el artículo 189.2 de la Constitución”.

58. Al respecto, en el expediente consta que el 25 de julio de 2022, el presidente de la República autorizó al Ministerio de Relaciones Exteriores y al Ministerio de Defensa Nacional para que radicarán ante el Congreso de la República el proyecto de ley, mediante la cual se aprueban los protocolos objeto de estudio³⁴.

3.1.2 Necesidad y realización del procedimiento de consulta previa

59. La consulta previa es un derecho fundamental de los pueblos y comunidades tribales, indígenas, rom, afrodescendientes y raizales, cuyo fundamento se encuentra en el artículo 6, inciso 1, literal a, del Convenio 169 de la OIT. Este derecho tiene efectos sustanciales sobre la producción de normas jurídicas, pues se proyecta sobre su contenido material³⁵ y, por tanto, no puede considerarse como un mero requisito formal de trámite³⁶.

60. Al respecto, la Corte Constitucional ha precisado que la consulta previa³⁷: (i) tiene aplicación en relación con medidas legislativas o administrativas³⁸; (ii) la afectación que genera su obligatoriedad debe ser directa —no meramente circunstancial—, es decir, de una entidad que altere “el estatus de la persona o de la comunidad, bien sea porque le impone restricciones o gravámenes, o, por el contrario, le confiere beneficios”³⁹, o cuando recae o tiene el potencial de surtir efectos directos sobre el territorio de la comunidad o sobre los aspectos definitorios de su identidad cultural; (iii) busca “materializar la protección

³⁴ LAT-504. Remisión de la Presidencia de la República de la Ley 2419 de 2024, p. 1121. Puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=87735>.

³⁵ Ibid.

³⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-175 de 2009: “la omisión del deber de consulta previa es un vicio de inconstitucionalidad que concurre con anterioridad al trámite legislativo y que se proyecta sobre el contenido material de la norma objeto de examen. A partir de la necesidad de preservar correlativamente el derecho fundamental a la consulta a las comunidades indígenas y afrodescendientes y el principio de conservación del derecho legislado, la Corte ha considerado que si bien el incumplimiento del deber de consulta lleva prima facie a la inexequibilidad de la norma acusada, esta circunstancia debe evaluarse a la luz del grado de mayor o menor generalidad de la medida legislativa y el grado de incidencia de los contenidos de la disposición en los intereses que atañen a las comunidades indígenas y tribales”.

³⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-115 de 2024.

³⁸ Corte Constitucional, Sentencia C-767 de 2012.

³⁹ Corte Constitucional, sentencias C-030 de 2008, C-461 de 2008, C-750 de 2008, C-175 de 2009 y C-115 de 2024.

constitucional (...) que tienen los grupos étnicos a participar en las decisiones que los afecten”⁴⁰; (iv) debe adelantarse a la luz del principio de buena fe; (v) debe ser oportuna y eficaz⁴¹, y (vi) su omisión “constituye un vicio que impide declarar exequible la Ley”⁴².

61. En materia de tratados internacionales, la Corte Constitucional ha sostenido que, para examinar su validez, debe determinarse si existe una afectación directa sobre las comunidades étnicas, pues solo en estos casos se activa el deber de adelantar la consulta previa, con independencia de si se está ante un tratado bilateral o multilateral⁴³. Para esto, la Sala Plena debe verificar la naturaleza y el contenido del tratado internacional objeto de revisión⁴⁴, pues el requisito aludido resulta exigible cuando las medidas del instrumento están relacionadas con aspectos que tienen una vinculación intrínseca con los pueblos y comunidades étnicamente diferenciadas⁴⁵.

62. Esta afectación, a su vez, debe leerse en dos niveles⁴⁶: (i) un nivel general de afectación, propio de políticas aplicables a toda la población, en el cual basta

⁴⁰ Corte Constitucional, sentencias C-169 de 2001, SU-383 de 2003, C-187 de 2011 y C-115 de 2024.

⁴¹ Corte Constitucional, sentencias C-767 de 2012 y C-115 de 2024.

⁴² Corte Constitucional, sentencias C-461 de 2008, C-175 de 2009, C-767 de 2012, C-359 de 2013 y C-115 de 2024.

⁴³ Corte Constitucional, Sentencia C-115 de 2024.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-1051 de 2012. En ella, la Corte agregó: “La jurisprudencia constitucional ha sido clara en precisar que la consulta previa no procede frente a todo tipo de medida legislativa susceptible de impactar a los grupos étnicos, sino únicamente frente a aquellas que puedan afectarlos directamente. Para explicar esta regla, la Corte, a partir de la interpretación del artículo 6° del Convenio 169 de la OIT, ha identificado dos niveles de afectación de los grupos étnicos por parte de medidas legislativas, estableciendo las diferencias existentes entre ellos y definiendo cuándo hay afectación directa. Ha señalado al respecto que existe (i) “un nivel general” de afectación, que corresponde a las políticas y programas aplicable a todos los colombianos, y que en cierta medida interesan a los grupos étnicos, evento en el que debe hacerse efectivo un derecho general de participación que les permita intervenir en su adopción en condiciones similares a la de los demás integrantes de la población. En estos casos, la posibilidad de intervención de las comunidades étnicas se concreta a través de mecanismos básicos de participación, como ocurre, por ejemplo, con la posibilidad que tienen sus integrantes de concurrir a la elección de sus representantes en las corporaciones de elección popular, o con la posibilidad de que, en desarrollo del carácter público y abierto del proceso legislativo, puedan conocer las iniciativas legislativas en trámite, promover discusiones, remitir conceptos y solicitar audiencias públicas durante el desarrollo del proceso de adopción de las mismas. También el nivel general de participación puede concretarse, en favor de los grupos étnicos, ‘en las posibilidades abiertas por las previsiones constitucionales sobre la circunscripción especial indígena, porque si bien quienes allí resulten elegidos no representan formalmente a las distintas comunidades indígenas, si son voceros, de manera amplia, de su particular cosmovisión y pueden constituir efectivos canales de comunicación entre las células legislativas y las autoridades representativas de las comunidades indígenas y tribales’. || Igualmente, ha manifestado la jurisprudencia constitucional que hay (ii) “un nivel específico” de afectación, que hace referencia a aquellas medidas susceptibles de generar un impacto directo, particular y concreto sobre las comunidades tradicionales, caso en el cual, consciente de su carácter diferenciado y de la necesidad de proteger su identidad cultural diversa a través de espacios concretos de participación, el propio ordenamiento jurídico ha previsto el deber de la consulta previa, como medida especial de protección. En relación con este aspecto, la Corte ha destacado que, dado que es común que las leyes afecten a sus destinatarios, la necesidad de consulta previa solo resulta exigible respecto de aquellas medidas legislativas ‘susceptibles de afectar específicamente a las comunidades indígenas en su calidad de tales, y no [de] aquellas disposiciones que se han previsto de manera uniforme para la generalidad de los colombianos’. Conforme con ello, ha señalado esta Corporación que hay afectación directa o específica, ‘cuando la ley altera el estatus de la persona o de la comunidad, bien sea porque le impone restricciones o gravámenes, o, por el contrario, le confiere beneficios’, todo ello, ‘independientemente de que tal efecto sea positivo o negativo, aspecto éste que debe ser, precisamente, objeto de la consulta’. Para el caso específico de los tratados internacionales, lo ha precisado esta corporación, ‘la necesidad de la consulta previa,

garantizar la participación a través de los mecanismos democráticos ordinarios; y (ii) un nivel específico de afectación, cuando la norma incide directamente en el estatus jurídico, cultural o territorial de dichas comunidades, caso en el cual sí es obligatorio agotar el requisito de consulta previa.

63. El Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y el Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar no contienen medidas que afecten de forma directa a los pueblos o las comunidades étnicas. Estos instrumentos internacionales no producen efectos sobre la identidad ni los derechos de esos pueblos y comunidades. Tampoco modifican sus territorios o espacios de movilidad.

64. Por el contrario, los protocolos contienen disposiciones cuyo fin principal es actualizar el componente técnico de los convenios respectivos y unificar las reglas técnicas de inspección y certificación de buques por parte de los Estados miembros. Esta regulación no tiene un impacto positivo o negativo sobre las condiciones de los pueblos o las comunidades étnicas. Se trata de reglas que tienen una vocación de generalidad, al afectar a todas las personas, naturales y jurídicas, dedicadas al diseño, construcción y navegación de buques en el mar.

65. Dado que los protocolos y su ley aprobatoria no afectan directamente a los pueblos y comunidades étnicas, no resultaba necesario adelantar un proceso de consulta previa. Por tanto, la Corte entiende superado este requisito.

3.1.3 La aprobación presidencial y el sometimiento de los protocolos a consideración del Congreso de la República

66. La Corte observa que, en aplicación del artículo 189.2 de la Constitución⁴⁷, el 25 de julio de 2022, el presidente de la República aprobó los protocolos y ordenó someterlos a consideración del Congreso de la República⁴⁸, en concordancia con lo estatuido en el artículo 150.16 de la Constitución.

3.2 Trámite en el Congreso de la República

está en función del impacto específico y directo que un tratado o una cláusula determinada pueda tener sobre las comunidades étnicas'. En ese contexto, es claro que el requisito de la consulta previa es imperativo frente al nivel específico de afectación, es decir, en los casos en que la medida legislativa (o administrativa) genera un impacto directo, particular y concreto sobre las comunidades tradicionales. Ello, en contraposición con las políticas que afectan en condiciones de generalidad a todas las personas, y que no contemplan medidas que incidan directamente en los grupos étnicos, las cuales no están sujetas a consulta previa. En este último caso, la participación de las comunidades diferenciadas se garantiza a través de los mecanismos generales o específicos de participación”.

⁴⁷ Artículo 189.2 de la Constitución: “Corresponde al presidente de la República como jefe de Estado, jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: || (...) 2. Dirigir las relaciones internacionales. Nombrar a los agentes diplomáticos y consulares, recibir a los agentes respectivos y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso”.

⁴⁸ Expediente LAT-504, archivo “Control Constitucional a la Ley Aprobatoria de Tratado”. Ver: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=87735>.

67. La Constitución no prevé un trámite especial para las leyes aprobatorias de los tratados internacionales⁴⁹ y, en consecuencia, su trámite debe atender las reglas establecidas para el procedimiento de las leyes ordinarias⁵⁰, salvo por dos requisitos especiales, a saber⁵¹: (i) el debate debe iniciarse en el Senado de la República, por tratarse de asuntos relativos a relaciones internacionales (artículo 154 de la Constitución); y (ii) una vez ha sido sancionada la ley por el presidente de la República, esta deberá remitirse a la Corte Constitucional dentro de los seis días siguientes, para efectos de su revisión integral (artículo 241 de la Constitución).

68. Al aplicar las normas que rigen el procedimiento de leyes ordinarias, especialmente aquellas contenidas en los artículos 150 a 169 de la Constitución y en la Ley 5 de 1992, la Sala Plena ha resumido las etapas del trámite legislativo así⁵²:

(i) Inicio del trámite de la ley aprobatoria en el Senado de la República (artículo 154 C.P.).

(ii) Publicación del proyecto de ley antes de darle curso en la comisión respectiva (artículo 157, núm. 1 C.P.).

(iii) Aprobación en primer debate en las comisiones respectivas de Senado y Cámara, y en segundo debate en las plenarias de esas corporaciones (artículo 157, núm. 2 y 3 C.P.).

(iv) Publicación y reparto del informe de ponencia previo a los cuatro debates correspondientes y del texto aprobado en cada uno de ellos (artículos 144, 156 y 157 de la Ley 5ª de 1992).

(v) Anuncio previo en el que se informe de la sesión en que se efectuará la discusión y votación del proyecto en cada uno de los cuatro debates correspondientes, según el inciso final del artículo 160 de la Constitución Política adicionado por el artículo 8 del Acto Legislativo 01 de 2003 la cual ordena que: 1) la fecha de votación de los proyectos de ley sea previamente anunciada; 2) el anuncio de tal votación se realice en sesión distinta a la de la sesión en que es sometido a su aprobación; y 3) la votación se efectúe el día en que fue anunciada. La Corte ha señalado, además, que, si bien no es exigible una fórmula específica para realizar el anuncio, sí deben utilizarse expresiones de las que sea posible inferir con claridad para qué se convoca a los congresistas y que se haga para una sesión posterior, es decir, para “una fecha futura prefijada y determinada, o por lo menos, determinable”.

(vi) Quorum decisorio al momento de la aprobación del proyecto en cada uno de los cuatro debates correspondientes. Tratándose de proyectos de ley aprobatoria de tratados internacionales aplica la regla general prevista en el artículo 145 de la Constitución, según la cual se exige la presencia de la mayoría de los integrantes de la respectiva comisión o plenaria.

⁴⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-115 de 2024.

⁵⁰ Artículo 204 de la Ley 5 de 1992.

⁵¹ Corte Constitucional, sentencias C-011 de 2010, C-214 de 2017 y C-115 de 2024.

⁵² Corte Constitucional, sentencias C-144 de 2018 y C-110 de 2022.

(vii) Votación en debida forma en cada uno de los respectivos debates. Al respecto, el artículo 133 superior establece que, salvo las excepciones previstas en la ley, la votación de los proyectos de ley debe efectuarse de manera nominal y pública. El artículo 129 de la Ley 5ª de 1992 (modificado por el artículo 1º de la Ley 1431 de 2011), establece las hipótesis en que, para hacer efectivo el principio de celeridad de los procedimientos, puede exceptuarse esta regla general para admitir la votación ordinaria.

(viii) Aprobación en cada uno de los respectivos debates por la regla de mayoría correspondiente. Para el caso de leyes aprobatorias de tratados internacionales, la aprobación requiere la mayoría de los votos de los asistentes (mayoría simple), de acuerdo con lo establecido en el artículo 146 superior.

(ix) Cumplimiento de la regla de lapso entre debates prevista en el artículo 160 de la Constitución, según la cual entre el primero y el segundo debate en cada cámara deberá mediar un lapso no inferior a ocho (8) días, y entre la aprobación del proyecto en una de las cámaras y la iniciación del debate en la otra, habrán de transcurrir no menos de quince (15) días.

(x) Que se haya surtido el trámite de conciliación, en caso de existir discrepancias entre los textos aprobados en el Senado y la Cámara de Representantes, y la publicación del texto aprobado por las plenarias de Senado y Cámara (artículo 161 C.P.).

(xi) Que el trámite del proyecto no haya excedido dos legislaturas (artículo 162 C.P.).

(xii) Que el proyecto reciba sanción del Gobierno y, en caso de objeciones, que se haya surtido el trámite correspondiente (arts. 165 a 168 C.P.).

(xiii) Remisión oportuna del tratado y de su ley aprobatoria a la Corte Constitucional (artículo 241 núm. 10 C.P.).

69. De acuerdo con los pasos enunciados en el fundamento jurídico anterior, se procederá a determinar si el trámite de la Ley 2419 de 2024, mediante el cual se aprueban el Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y el Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, cumplió con las reglas constitucionales y legales. Antes, la Sala verificará si el proyecto debía cumplir el requisito de análisis de impacto fiscal.

3.2.1 Análisis de impacto fiscal

70. El artículo 7, inciso 1, de la Ley 819 de 2003 establece que, en todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley que ordene gasto u otorgue beneficios tributarios deberá hacerse explícito y ser compatible con el marco fiscal de mediano plazo.

71. Desde 2021 la Corte Constitucional consideró que el deber de analizar el impacto fiscal también cubre a los proyectos de ley aprobatorios de instrumentos internacionales que ordenen gastos⁵³ o consagren beneficios tributarios a favor de sujetos de derecho internacional, así como del personal diplomático y cooperante que apoya la ejecución de sus actividades en Colombia⁵⁴.

72. Asimismo, la Corte Constitucional ha indicado cuáles son las hipótesis en las cuales se está ante una orden de gasto. Al respecto, la Sentencia C-134 de 2023 indicó: “la ley ordena un gasto cuando (i) contiene un mandato imperativo de gasto y, por tanto, constituye un título jurídico suficiente y obligatorio para la inclusión de una partida en la ley de presupuesto. Por el contrario, no constituye una orden de gasto aquella previsión legal (ii) en la cual se autoriza un determinado gasto, que se puede o no incluir en el presupuesto, a discreción del Gobierno Nacional; (iii) en la cual no es claro si se prescribe una orden o una autorización de gasto, ya que el Gobierno también puede definir cómo ejecuta la disposición; (iv) en la que el legislador se limita a habilitar la realización de ciertos arreglos presupuestales, sin predeterminar que estos tengan que consistir en un gasto, o (v) en los eventos en los cuales se confieren competencias”.

73. Sin embargo, debido a que la aplicación del deber de analizar el impacto fiscal se introdujo a partir de 2021, la Corte planteó dos supuestos a partir de los cuales, se puede determinar si dicho deber es exigible a un tratado internacional. El primer supuesto es el temporal y consiste en que todo proyecto de ley que sea radicado con posterioridad al 30 de julio de 2021 debe examinar si es necesario adelantar el análisis de impacto fiscal,⁵⁵. El segundo supuesto es de índole material e implica que dicho análisis solo procederá cuando el tratado cree beneficios tributarios u ordene gastos⁵⁶.

74. El proyecto de ley que aprueba los protocolos fue radicado por el Gobierno nacional en el Senado en julio de 2022 y, por tanto, cumple el supuesto temporal. Sin embargo, los protocolos no crean beneficios tributarios a favor de la Organización Marítima Internacional, de sus miembros diplomáticos o de los representantes de los Estados miembros de la organización. Los protocolos tampoco ordenan el gasto con cargo a los Estados firmantes. El objeto de las disposiciones contenidas en los protocolos consiste, por el contrario, en unificar los estándares de seguridad en materia de diseño, construcción y navegación de buques, así como prever los deberes estatales de comunicar a la Organización Marítima Internacional sobre las normas, inspectores y procedimientos que tengan sobre la materia.

⁵³ Corte Constitucional, sentencias C-395 de 2021 y C-110 de 2022.

⁵⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-170 de 2021.

⁵⁵ Corte Constitucional, sentencias C-175 de 2023 y C-115 de 2024.

⁵⁶ Corte Constitucional, sentencias C-175 de 2023 y C-115 de 2024.

75. La ausencia de beneficios tributarios y de ordenación del gasto se hizo explícita durante el trámite legislativo. En la exposición de motivos del proyecto de ley radicado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por el Ministerio de Defensa, se explicó que, tras haberse realizado un análisis de las disposiciones contenidas en los protocolos, se encontró que en estas:

[...] no [...] ordenan gastos específicos o [...] establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2013, toda vez que las obligaciones tras la adopción señaladas en el anterior título no implican nuevos gastos o necesidades presupuestarias para la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta que:

a. La Dirección General Marítima, como responsable de las actividades de Inspección y certificación, realizará la actualización de la reglamentación necesaria para incluir plenamente el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación.

b. La Dirección General Marítima ejerce el control sobre los buques de la bandera colombiana y sobre las Organizaciones Reconocidas que actúan en su nombre para la expedición de los certificados que corresponden a los buques objeto de los Protocolos 88 de SOLAS/74 y LL/66.

c. Actualmente los buques objeto de los convenios SOLAS/74 y LL66 reciben los certificados bajo el esquema de estos instrumentos. Al ratificar los protocolos del 88 se deberá únicamente cambiar el encabezado de los mismos, para hacer mención a los protocolos, y no a los convenios y a la normatividad nacional.

d. La acción de comunicar se realiza a través de la plataforma de la OMI identificada como Sistema Integrado de Información de Transporte Marítimos – GISIS (por su sigla en inglés), cuya administración se realiza en la Dirección General Marítima⁵⁷.

76. Esta tesis fue acompañada por el Ministerio de Hacienda, que emitió concepto el 8 de agosto de 2023. En él manifestó que “los protocolos objeto del proyecto de ley bajo análisis no ordenan gastos específicos ni establecen beneficios tributarios”⁵⁸.

77. En suma, los protocolos enmendados no contienen un mandato imperativo de gasto y, por tanto, no constituyen un título jurídico suficiente y obligatorio para la inclusión de una partida en la ley de presupuesto. En realidad, solo prevén facultades y funciones que ya están a cargo de la Dirección Marítima de Colombia (DIMAR) y, por ello, no suponen un impacto fiscal adicional⁵⁹.

⁵⁷ LAT-504. Remisión de la Presidencia de la República de la Ley 2419 de 2024, p. 17. Puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=87735>.

⁵⁸ Gaceta del Congreso número 1014 de 2023, p. 11.

⁵⁹ Al respecto, las sentencias C-134 de 2023 y C-361 de 2023 indicaron que el análisis de la orden del gasto requiere verificar también si la ejecución de una medida está supeditada a la posterior expedición de normas. En caso de ser así, se estaría no ante una orden de gasto, sino ante una autorización de gasto.

78. De acuerdo con lo anterior, el supuesto material no se cumple y, en consecuencia, no se configura el deber de analizar el impacto fiscal de la Ley 2419 de 2024, mediante la cual se aprueban los protocolos objeto de estudio.

3.2.2 Trámite ante el Senado de la República

79. *Radicación del proyecto de ley ante el Senado de la República.* El 29 de julio de 2022, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 154 de la Constitución, la Ministra de Relaciones Exteriores, Martha Lucía Ramírez, y el Ministro de Defensa Nacional, Diego Andrés Molano Aponte, radicaron ante el Senado de la República el proyecto de Ley, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado)” y el “Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado)”, con el fin de iniciar su trámite de aprobación⁶⁰. El 29 de julio de 2022, la Secretaría General del Senado repartió a la Comisión Segunda del Senado el proyecto y le asignó el número 080 de 2022⁶¹. El proyecto y su exposición de motivos se publicaron en la Gaceta del Congreso número 891 de 2022.

80. *Ponencia para primer debate.* El 19 de mayo de 2023, Gloria Inés Flórez Schneider y Nicolás Albeiro Echeverry Albarán presentaron ponencia positiva para el primer debate ante la Comisión Segunda del Senado de la República. La ponencia fue publicada en la Gaceta del Congreso número 517 de 2023.

81. *Anuncio para primer debate.* El proyecto de ley 080 de 2022 fue anunciado para primer debate en la Comisión Segunda del Senado en la sesión mixta del 24 de mayo de 2023. El secretario de la Comisión Segunda manifestó⁶²:

Señora presidenta, honorables senadores, me permito anunciar los proyectos de ley para discutir y votar en la próxima sesión.

[...]

-Proyecto de ley número 80 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo a Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado), adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988⁶³.

[...]

Siendo agotado el orden del día, se levanta la sesión. Se convoca para el próximo martes a las 10 a. m. Se levanta la sesión a las 11:08 a. m.”⁶⁴.

82. En este caso, la Sala observa que el anuncio realizado por el secretario no indica la fecha exacta en la cual se realizará la discusión, pues empleó la fórmula

⁶⁰ LAT-504. Remisión de la Presidencia de la República de la Ley 2419 de 2024, pp. 10 y ss. Puede consultarse en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=87735>.

⁶¹ Gaceta del Congreso núm. 891 de 2022, p. 83.

⁶² Acta núm. 30 del 24 de mayo de 2023, en Gaceta del Congreso núm. 1272 de 2023, pp. 12 y ss.

⁶³ Gaceta del Congreso núm. 1272 de 2023, p. 15.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 17.

genérica “en la próxima sesión”. Sobre esta situación, la Sentencia C-206 de 2022 explicó que, “en los casos en que no se señale expresamente la fecha de la sesión futura en que dicha votación se realizará, puede entenderse referido a la siguiente sesión en la que se voten proyectos de ley, siempre que en la siguiente sesión se incluya el proyecto de que se trate en el orden del día”⁶⁵.

83. De conformidad con lo anterior, la corporación concluye que el anuncio previo para primer debate en la Comisión Segunda del Senado sí satisface las exigencias constitucionales, por dos razones: (i) el anuncio se hizo en una sesión distinta a aquella en que se efectuó la discusión y la votación y (ii) el proyecto de ley se incluyó y se discutió en el orden del día de la siguiente sesión (30 de mayo de 2023)⁶⁶. Esto se demuestra en la consecutividad del número de las actas, de acuerdo con el cuadro que se expone en el fundamento jurídico 96 de la presente providencia.

84. Con todo, la Sala considera importante reiterar que “el cumplimiento del inciso final del artículo 160 de la Constitución es un elemento de absoluta importancia dentro del trámite legislativo y se erige como un mecanismo para garantizar derechos y principios fundamentales. Por consiguiente, para garantizar en la mayor medida posible el principio democrático y la publicidad del trámite legislativo, lo esperable es que los anuncios de los proyectos de ley se hagan en forma detallada, indicando: (i) no solo el número del proyecto sino la identificación, cuando menos, del título del proyecto de ley; (ii) la finalidad del anuncio que se realiza, esto es, para que los proyectos de ley anunciados sean debatidos y votados; y (iii) la fecha en que se realizará la votación de los proyectos de ley anunciados”⁶⁷.

85. *Discusión y aprobación en primer debate.* En sesión mixta del 30 de mayo de 2023 se llevó a cabo la discusión y aprobación del proyecto de ley 080 de 2022, Senado, como consta en el acta número 31 de 2023, publicada en la Gaceta del Congreso número 1273 de 2023. En dicha oportunidad, se encontraban en la sesión 10 de los 12 senadores, por lo que se registró *quorum* para deliberar⁶⁸. Además, el proyecto se debatió y la proposición con que terminaba el informe de la ponencia, el título del proyecto, el articulado y el querer de los senadores de que se avanzara al segundo debate fueron aprobados con una votación nominal y pública de 9 senadores a favor y 0 en contra⁶⁹.

⁶⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-206 de 2022. La Sentencia C-205 de 2023 precisó las siguientes reglas en materia de anuncios: (i) el anuncio previo no exige el uso de fórmulas sacramentales; (ii) el anuncio debe realizarse en sesión distinta a aquella en la cual se realizará la votación; (iii) el anuncio previo debe determinar la sesión futura en que tendrá lugar la votación del proyecto; (iv) la fecha de esa sesión futura ha de ser cierta, determinada o, por lo menos, determinable; (v) en los casos en que no se señale expresamente la fecha de la sesión futura en que dicha votación se realizará, la sesión podrá entenderse referida a la siguiente en la cual se voten proyectos de ley, siempre y cuando el proyecto de ley sea incluido en el orden del día de dicha siguiente sesión; (vi) debe llevarse a cabo una cadena de anuncios por aplazamiento de la votación; y (vii) se dará por satisfecho el requisito de anuncio previo del debate cuando a pesar de no efectuarse la votación en la fecha prevista, finalmente ésta se realiza en la primera ocasión en que vuelve a sesionarse.

⁶⁶ Gaceta del Congreso 1273 de 2023.

⁶⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-205 de 2023.

⁶⁸ Gaceta del Congreso 1273 de 2023, p. 1.

⁶⁹ Gaceta del Congreso 1273 de 2023, p. 9.

También se informó en dicha sesión que Gloria Inés Flórez Schneider y Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán continuarían como ponentes⁷⁰.

86. Aunque existió una diferencia entre el número de senadores asistentes a la sesión (10) y el número de senadores que finalmente votó la iniciativa (9), el número de votos válidos emitidos permite concluir que la decisión fue aprobada en cumplimiento de la regla de la mayoría simple⁷¹.

87. Por otra parte, la Sala Plena advierte que la sesión del 30 de mayo se realizó bajo una modalidad mixta. La jurisprudencia ha indicado sobre este punto que, si bien lo ideal es que las células legislativas sesionen de manera presencial⁷², es posible que se den sesiones mixtas, siempre y cuando se respeten los principios propios de la deliberación democrática y las reglas sobre publicidad y mayoría en cada uno de los cuatro debates⁷³. Al aplicar esta regla al caso en concreto, se encuentra que, pese a no existir una causa excepcional que diera lugar a una sesión mixta, en ella se garantizaron las reglas en torno a la deliberación y participación de los congresistas, la regla de las mayorías, la publicidad del debate y la protección de las minorías políticas⁷⁴.

88. En el presente caso, se observa que el anuncio, la discusión y aprobación del proyecto de ley se ajustaron a los mandatos constitucionales y a los preceptos de la Ley 5 de 1992 y, por tanto, la Sala encuentra que la sesión mixta no incurre en algún vicio.

89. *Publicación del texto aprobado en primer debate.* El texto definitivo aprobado en primer debate fue publicado en la Gaceta del Congreso número 1256 de 2023⁷⁵.

90. *Ponencia para segundo debate.* En la Gaceta del Congreso número 1256 de 2023 también se publicó la ponencia para segundo debate. En ella, Gloria Inés Flórez Schneider y Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán presentaron informe de ponencia positiva y propusieron adelantar el debate ante la plenaria del Senado⁷⁶.

91. *Anuncio para segundo debate.* En sesión del 14 de mayo de 2024, el secretario general del Senado anunció el proyecto de ley 080 de 2022, para ser deliberado y aprobado en la próxima sesión. El secretario manifestó⁷⁷:

⁷⁰ *Ibid.*, p. 10.

⁷¹ Sobre la diferencia entre el número de legisladores asistentes a la sesión y el número de votos válidos obtenidos, se puede consultar la Sentencia C-029 de 2018, reiterada en la Sentencia C-187 de 2022.

⁷² Corte Constitucional, Sentencia C-359 de 2024.

⁷³ Corte Constitucional, sentencias C-320 de 2022, C-404 de 2023 y C-359 de 2024.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ pp. 12 y ss.

⁷⁶ Gaceta del Congreso número 1256 de 2023.

⁷⁷ Acta núm. 65 del 14 de mayo de 2024, en Gaceta del Congreso núm. 2068 de 2024, p. 30.

Anuncio de proyectos de ley y de actos legislativos que serán considerados y eventualmente votados en la sesión plenaria del Senado de la República siguiente a la del día 14 de mayo de 2024^[78].

[...]

Proyecto de ley 080 de 2022 Senado^[79].

[...]

Siendo las 6:27 p. m., la Presidencia levanta la sesión y convoca para el miércoles 15 de mayo a las 11:00 a. m., totalmente virtual⁸⁰.

92. *Discusión y aprobación en segundo debate.* El Senado sesionó virtualmente el 15 de mayo de 2024 por razones sanitarias (jornada de racionamiento de agua)⁸¹, como consta en el acta número 66 de 2024 publicada en la Gaceta del Congreso número 2172 de 2024. Durante la sesión la Mesa Directiva hizo el respectivo llamado a lista y comprobó que se encontraban presentes 102 senadores de los 106 que conforman el Senado⁸², por lo que existía *quorum* deliberatorio y decisorio para votar los proyectos de ley que se discutieron en la sesión, entre ellos el proyecto 080 de 2022, Senado⁸³.

93. Respecto a la manera en que se realizó la sesión, la Sala considera que el racionamiento de agua en las instalaciones del Congreso de la República es una justificación válida para que la plenaria del Senado se congregase virtualmente. Se trata de una situación excepcional que impedía materialmente la presencialidad⁸⁴. Además, se observa que durante la deliberación y votación se respetó el principio democrático y sus reglas, en los términos que se indicaron en la consideración 86.

94. La proposición con que termina el informe de la ponencia, el título del proyecto, el articulado y el querer de los senadores de que se avance al tercer debate tuvo una votación nominal y pública de 68 votos a favor y 0 en contra⁸⁵. A pesar de la diferencia entre el número de senadores asistentes a la sesión (102) y el número de senadores que finalmente votó la iniciativa (68), el número de votos permite concluir que la decisión fue aprobada en cumplimiento de la regla de la mayoría simple.

95. *Publicación del texto.* El texto definitivo aprobado en el segundo debate fue publicado en la Gaceta 611 de 2024.

96. *Lapso entre debates.* De acuerdo con el artículo 160 de la Constitución Política, entre el primer y segundo debate no puede transcurrir un lapso inferior a ocho días. Este requisito se cumplió en el presente caso, porque el primer

⁷⁸ Sesión del 14 de mayo de 2024. Consultar en: <https://www.youtube.com/watch?v=RekimMkQAU8>, 1:33:39 y siguientes. Acta núm. 65 del 14 de mayo de 2024, en Gaceta del Congreso núm. 2068 de 2024, p. 30.

⁷⁹ *Ibid.*, 1:36:10.

⁸⁰ Gaceta del Congreso núm. 2068 de 2024, p. 71.

⁸¹ Sesión del 15 de mayo de 2024. Consultar en: <https://www.youtube.com/watch?v=csbq0EYqn0g>, 2:10 y ss.

⁸² Gaceta del Congreso número 2172 de 2024, pp. 1 y s. El secretario (E) del Senado de la República certificó esta información

⁸³ *Ibid.*, 11:30 y ss.

⁸⁴ Corte Constitucional, Sentencias C-359 de 2024 y C-404 de 2023.

⁸⁵ Gaceta del Congreso 2172 de 2024, p. 37.

debate (Comisión Segunda) ocurrió el 30 de mayo de 2023, mientras que el segundo (Plenaria) tuvo lugar el 15 de mayo de 2024.

97. El trámite que se surtió tanto en la Comisión Segunda Constitucional Permanente como en la Sesión Plenaria del Senado de la República puede resumirse en las actas de las sesiones y en las gacetas respectivas del Congreso, así:

Exposición de motivos del proyecto de ley: 891 de 2022	Ponencia	Último anuncio	Votación	Publicación del texto aprobado
Primer debate (Comisión)	Gaceta del Congreso n.º 517 del 23 de mayo 2023	Acta n.º 30 del 24 de mayo de 2023, publicada en la Gaceta del Congreso n.º 1272 del 14 de septiembre de 2023	Acta n.º 31 del 30 de mayo de 2023, publicada en la Gaceta del Congreso número 1273 del 14 de septiembre de 2023	Gaceta del Congreso n.º 1256 del 14 de septiembre 2023
Segundo debate (Plenaria)	Gaceta del Congreso n.º 1256 del 14 de septiembre de 2023	Acta n.º 65 del 14 de mayo de 2024, publicada en la Gaceta del Congreso n.º 2068 del 28 de noviembre 2024	Acta n.º 66 del 15 de mayo de 2024, publicada en la Gaceta del Congreso número 2172 del 6 de diciembre de 2024	Gaceta del Congreso n.º 611 del 17 de mayo de 2024

3.3.3 Trámite ante la Cámara de Representantes

98. *Ponencia para primer debate.* El proyecto de ley fue repartido a la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes con el número 442 y asignado a David Alejandro Toro Ramírez, Mónica Karina Bocanegra Pantoja y Jhon Jairo Berrio López. El 30 de mayo de 2024, los ponentes presentaron informe de ponencia positiva, como consta en la Gaceta del Congreso número 736 de 2024.

99. *Anuncio para primer debate.* En sesión del 4 de junio de 2024, el secretario de la Comisión Segunda anunció el proyecto de Ley 442 de 2024, Cámara, para ser deliberado y votado en la próxima sesión⁸⁶. Al respecto, el secretario informó⁸⁷:

Tercero: anuncio de proyectos de ley para discusión y votación en primer debate.

⁸⁶ Gaceta del Congreso número 1702 de 2024, p. 2.
⁸⁷ Acta núm. 27 del 5 de junio 2024, en Gaceta del Congreso núm. 1702 de 2024, p. 2.

[...]

Proyecto de ley 442 de 2024, Cámara, 080 de 2022, Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo a Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado), adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

[...]

Se cita por Secretaría^[88].

100. En este caso, también se da por satisfecho el requisito de anuncio previo. Si bien no se indicó la fecha exacta en la cual ocurriría la próxima sesión, debe considerarse que, como se indicó en la consideración 82, se entiende que aquella se realizó en la sesión siguiente. Ello se complementa, a su vez, con esta información: (i) el anuncio se hizo es una sesión distinta a aquella en que se realizó la discusión y la votación del proyecto de ley y (ii) el proyecto de ley se incluyó en el orden del día del 5 de junio de 2024 y se discutió y votó en esa fecha, es decir, en la sesión siguiente, como consta en el acta 28 del 5 de junio de 2024.

101. *Discusión y aprobación en primer debate.* En sesión del 5 de junio de 2024⁸⁹, la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes discutió y aprobó el proyecto de Ley 442 de 2024, Cámara, y 080 de 2022, Senado⁹⁰. La sesión cumplió las exigencias sobre *quorum* deliberatorio y decisorio, ya que se encontraban presentes 15 representantes de los 20 que forman parte de esa comisión⁹¹. Posteriormente, se discutió y aprobó el proyecto de ley con una votación nominal y pública de 12 a favor y 0 votos en contra, tanto la proposición con que terminaba el informe de la ponencia como el título del proyecto, el articulado y el querer de los senadores de que avanzara al segundo debate. A pesar de la diferencia entre el número de representantes asistentes a la sesión (15) y el número de representantes que finalmente votó la iniciativa (12)⁹², el número de votos válidos emitidos permite concluir que la decisión fue aprobada en cumplimiento de la regla de la mayoría simple.

102. *Publicación del texto definitivo en primer debate.* El texto aprobado por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta del Congreso número 773 de 2024⁹³.

103. *Ponencia para segundo debate.* En la Gaceta del Congreso número 773 de 2024 se registró el informe de ponencia para segundo debate, elaborado por David Alejandro Toro Ramírez, Mónica Karina Bocanegra Pantoja y Jhon Jairo

⁸⁸ Gaceta del Congreso número 1702 de 2024, p. 2. Anuncio de proyectos de ley para discusión y votación en primer debate. Consultar en: https://www.youtube.com/watch?v=sLO_DpqU6ns.

⁸⁹ Acta núm. 28 del 5 de junio de 2024, en Gaceta del Congreso núm. 1702 de 2024, pp. 8 y ss.

⁹⁰ Discusión y votación de proyectos de ley en primer debate 05-06.2024. Consultar en: <https://www.youtube.com/watch?v=lmNCHGxC47I>.

⁹¹ Gaceta del Congreso núm. 1702 de 2024, p. 8.

⁹² Ibid., p. 11.

⁹³ Gaceta del Congreso núm. 773 de 2024, p. 22.

Berrío López. Los ponentes presentaron una ponencia positiva y solicitaron que se sometiera a consideración de la plenaria de la Cámara de Representantes

104. *Anuncio para segundo debate.* En sesión del 17 de junio de 2024, el secretario general del Senado anunció el proyecto de ley 442 de 2024, Cámara, 080 de 2022, Senado, para ser debatido en la próxima sesión plenaria de la Cámara de Representantes. Al respecto, el secretario informó⁹⁴:

Anuncio Proyectos: se anuncian los siguientes proyectos para la sesión plenaria de mañana martes, del 18 de junio de 2024. Se indicará la hora por Secretaría.
[...]
Proyecto de ley 080 de 2022, Senado, 442 de 2024, Cámara”^[95].

105. *Discusión y aprobación en segundo debate.* De acuerdo con el anuncio hecho por el secretario general de la Cámara de Representantes, el 18 de junio de 2024, la plenaria del Senado discutió y aprobó el proyecto de ley 442 de 2024, Cámara, 080, Senado, como consta en el acta 154 de 2024, publicada en la Gaceta del Congreso número 1619 de 2024. Luego de verificar el *quorum* deliberatorio y decisorio y constatar que se encontraban presentes 178 senadores de los 187 que forman parte de esa célula legislativa⁹⁶, se procedió a discutir y aprobar el proyecto, obteniendo una votación nominal y pública de (i) 104 votos a favor del informe de ponencia; (ii) 96 votos por el sí respecto de la votación del articulado; y (iii) 103 votos por el sí en relación con el título y la pregunta⁹⁷. A pesar de la diferencia entre el número de representantes asistentes a la sesión (178) y el número de representantes que finalmente votó la iniciativa (103), el número de votos permite concluir que la decisión fue aprobada en cumplimiento de la regla de la mayoría simple.

106. *Publicación del texto definitivo.* El texto definitivo del proyecto de ley 442 de 2024, Cámara, 080, Senado, aprobado en segundo debate fue publicado en la Gaceta del Congreso número 979 de 2024.

107. El trámite que se surtió tanto en la Comisión Segunda Constitucional Permanente como en la Sesión Plenaria de la Cámara de Representantes se resume a continuación:

Cámara de Representantes	Ponencia	Último anuncio	Votación	Publicación del texto aprobado
--------------------------	----------	----------------	----------	--------------------------------

⁹⁴ Acta núm. 153 del 17 de junio de 2024, en Gaceta del Congreso 2152 de 2024, p. 100. Plenaria Cámara de Representantes – 17 de junio de 2024. Se puede consultar en: <https://www.youtube.com/watch?v=vy09tQ2UtxQ>, 8:21:55.
⁹⁵ Ibid.
⁹⁶ Gaceta del Congreso núm. 1619 de 2024, p. 5.
⁹⁷ Gaceta del Congreso núm. 1619 de 2024, p. 75.

Primer debate (Comisión)	Gaceta del Congreso n.º 736 del 31 de mayo de 2024	Acta n.º 27 del 4 de junio de 2024, publicada en la Gaceta del Congreso n.º 1702 del 10 de octubre de 2024	Acta n.º 28 del 5 de junio 2024, publicada en la Gaceta del Congreso número 1702 del 10 de octubre de 2024	Gaceta del Congreso n.º 773 del 6 de junio de 2024
Segundo debate (Plenaria)	Gaceta del Congreso n.º 773 del 6 de junio de 2024	Acta n.º 153 del 17 de junio de 2024, publicada en la Gaceta del Congreso n.º 2152 del 5 de diciembre de 2024	Acta n.º 154 del 18 de junio de 2024, publicada en la Gaceta del Congreso n.º 1619 del 1 de octubre de 2024	Gaceta del Congreso n.º 979 del 25 de junio de 2024

108. *Lapso entre debates.* Entre el primer y segundo debate transcurrieron más de ocho días, pues la discusión y aprobación en primer debate (Comisión Segunda) se llevaron a cabo el 5 de junio de 2024, mientras que el debate en plenaria fue el 18 de junio de 2024. Además, teniendo en cuenta que el proyecto de ley fue aprobado en el Senado de la República el 15 de mayo de 2024 y que el primer y único debate en la Comisión Permanente de la Cámara de Representantes ocurrió el 5 de junio del mismo año, es claro que entre la aprobación del Senado y el inicio del debate en la Cámara de Representantes transcurrieron quince días.

109. *Trámite del proyecto sin exceder las dos legislaturas.* El proyecto de ley se tramitó sin exceder las dos legislaturas, pues su radicación ocurrió el 29 de julio de 2022 (legislatura 2022-2023) y su aprobación final el 18 de junio de 2024 (legislatura 2023-2024).

3.3.4 Cumplimiento de los principios de consecutividad, identidad flexible y unidad de materia

110. El principio de consecutividad, ha dicho la Corte, tiene fundamento en el artículo 157 de la Constitución, que impone “la obligación del legislador de cumplir con el trámite legislativo, lo cual implica (i) estudiar y debatir todos los temas propuestos ante las cámaras legislativas; (ii) ejercer en cada una de sus células sus respectivas competencias de debate y aprobación de los textos propuestos sin eludir o delegar esta facultad a otra instancia legislativa; y (iii) debatir, aprobar o improbar el articulado propuesto para primer o segundo debate, así como las proposiciones que lo modifiquen o adicionen. En caso de que ocurra una irregularidad asociada a estas obligaciones de conocer en cada

una de las cámaras el texto a aprobar, se puede llegar a configurar un vicio de procedimiento por elusión que vulnera el principio de consecutividad”⁹⁸.

111. Por su parte, el principio de identidad flexible hace referencia a que las diferentes materias que conforman la iniciativa sean conocidas por las instancias legislativas. Si bien es posible que durante el segundo debate se introduzcan modificaciones al articulado, estas deben guardar relación con las materias analizadas en el primer debate o con asuntos que guarden conexidad con aquellas⁹⁹.

112. La Sala Plena encuentra satisfechos los principios de consecutividad e identidad flexible en el presente caso. En efecto, de los antecedentes legislativos se desprende que la Ley 2419 de 2024 fue aprobada en los cuatro debates y, en el curso de estos, no se presentó ninguna modificación que desconociera dichos principios. De ahí que el texto del proyecto de ley, además, no fuera sometido a conciliación.

113. Respecto del principio de unidad de materia¹⁰⁰, la jurisprudencia ha indicado que este, junto con los principios de consecutividad e identidad flexible, son, en general, aplicables al trámite de cualquier proyecto de ley, de conformidad con los artículos 157 y 160 de la Constitución¹⁰¹. Ahora bien, la jurisprudencia también ha expresado que, en la práctica, las leyes aprobatorias de tratados internacionales no suelen sufrir cambios, debido a su naturaleza¹⁰².

114. En el presente caso, la Sala Plena encuentra que este principio se cumple, porque, en primer lugar, la ley se refiere a una misma materia y su contenido guarda relación con la temática regulada¹⁰³ y, en segundo lugar, el Congreso de la República no hizo modificación alguna al texto de los protocolos durante su discusión y aprobación. En este sentido, no es necesario verificar, uno a uno, los elementos de conexidad establecidos por la jurisprudencia¹⁰⁴.

115. En esa medida, la Sala Plena concluye que la ley aprobatoria no transgrede el principio de unidad de materia.

3.4 Sanción presidencial y remisión a la Corte Constitucional

⁹⁸ Corte Constitucional, Sentencia C-407 de 2019.

⁹⁹ Corte Constitucional, sentencias C-537 de 2012, C-150 de 2015, C-379 de 2016, C-032 de 2021, C-170 de 2021 y C-115 de 2024.

¹⁰⁰ Corte Constitucional, sentencias C-187 de 2024 y C-276 de 2024.

¹⁰¹ Corte Constitucional, Sentencia C-480 de 2024.

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ En este caso, la materia es la ratificación de dos protocolos. Sobre este punto, la Corte Constitucional ha encontrado ajustada a la Constitución la ratificación de dos instrumentos internacionales a través de una ley. Así, por ejemplo, la Ley 523 de 1999 aprobó el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, hechos en Londres el 27 de noviembre de 1992. La Corte declaró la exequibilidad de los protocolos y de su ley aprobatoria en la Sentencia C-426 de 2000.

¹⁰⁴ Corte Constitucional, sentencias C-048 de 2018, C-178 de 2021, C-153 de 2022 y C-168 de 2024.

116. El presidente de la República sancionó la Ley 2419 el 14 de agosto de 2024 y la remitió a la Corte Constitucional, por intermedio de la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República, el día 16 del mismo mes y año, en cumplimiento del término previsto en el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución Política, esto es, dentro de los seis días siguientes a la sanción presidencial¹⁰⁵.

3.5. Conclusión del control de constitucionalidad formal

117. El proyecto de ley aprobatoria del “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)” y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, cumplió las exigencias requeridas por la Constitución: (i) surtió los cuatro debates de aprobación con el *quorum* exigido y las mayorías necesarias; (ii) contó con las publicaciones del proyecto y las ponencias para cada debate; (iii) fue anunciado antes de cada votación; (iv) cumplió los términos obligatorios entre las votaciones en comisión y plenaria de ambas cámaras, y entre Senado y Cámara de Representantes; (v) su trámite no excedió dos legislaturas; (vi) respetó los principios de consecutividad, identidad flexible y unidad de materia y (vii) fue enviado dentro del término constitucional a este tribunal para su revisión integral.

4. Análisis material de los protocolos y de la ley que los aprueba

118. La Sala Plena procede ahora a estudiar la compatibilidad material de los protocolos y su ley aprobatoria con la Constitución Política. Con este propósito: (i) hará una breve referencia al contexto y finalidad de los instrumentos internacionales, (ii) analizará la constitucionalidad material del articulado, incluyendo sus anexos, y (ii) revisará el contenido de la Ley 2419 de 2024.

4.1. Contexto del Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y el Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga

119. Los protocolos objeto de estudio fueron preparados, discutidos y aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI). La OMI es un organismo especializado de Naciones Unidas creado en 1948, que entró en funcionamiento diez años después. Su objetivo principal consiste en establecer normas para la seguridad de la navegación y la protección y el medio ambiente que ha de observarse en el transporte marítimo internacional¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Corte Constitucional, sentencias C-489 de 1993 y C-115 de 2024: la omisión de este requisito “no configura propiamente un vicio de forma o de procedimiento en la formación del Tratado y de su ley aprobatoria, pues se trata de una irregularidad externa, que más bien compromete la responsabilidad del Gobierno al incumplir un deber constitucional”.

¹⁰⁶ ONU-Organización Marítima Internacional (2025). Introducción a la OMI. El documento puede consultarse en: <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>.

120. La Organización Marítima Internacional ha expedido varias normas, entre ellas, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (en adelante, Convenio SOLAS) y el Convenio internacional sobre Líneas de Carga 1966 (en adelante, Convenio LL).

4.1.1. Convenio SOLAS y su Protocolo de 1988

121. El Convenio SOLAS surge como respuesta a las catástrofes marítimas ocurridas a comienzos del siglo XX, como el hundimiento del Titanic¹⁰⁷. Su objeto es fijar reglas aplicables a los buques dedicados a viajes internacionales, conforme con el artículo 1 del convenio. Es uno de los instrumentos normativos esenciales de la seguridad marina, junto con el Código Internacional sobre Contaminación Marina (MARPOL)¹⁰⁸.

122. Estos instrumentos tienen como finalidad preservar la integridad de los buques (*safety*) y su seguridad frente a factores externos, como ataques (*security*)¹⁰⁹, y garantizar las vidas de quienes trabajan en ellos y de los pasajeros, así como la protección del ambiente marino. Para alcanzar esas finalidades, el Convenio SOLAS consagra un conjunto de normas técnicas que regulan la construcción, el equipo y la operación de buques. Por ejemplo, el Convenio regula cómo deben operar los compartimentos estancos para que, cuando se presente una avería en el buque, este pueda permanecer a flote¹¹⁰.

123. El Convenio SOLAS ha sido aceptado de manera generalizada por los Estados miembros de las Naciones Unidas y de la Organización Marítima Internacional. Así, de acuerdo con la información que reposa en la Organización, aproximadamente 172 países han ratificado el Convenio SOLAS, entre los que, en Suramérica, se destacan Brasil, Chile y Perú¹¹¹. Asimismo, el Convenio ha sido objeto de diversas modificaciones, las cuales han sido

¹⁰⁷ ONU-Organización Marítima Internacional (2025). Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). El documento puede consultarse en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).

¹⁰⁸ Véase Silos R., J. (2009). El Código internacional para la Protección del Buque y las Instalaciones Portuarias. En: Revista General de Marina (junio), pp. 789 y ss.

¹⁰⁹ Silos explica que el concepto de *safety* se predica de la protección del buque contra aquellas actividades que puedan producir un daño en el propio buque, como aquellas relacionadas con las personas que lo abordan, la carga transportada, los equipos o el entorno en el que se encuentra el buque. Mientras que *security* hace referencia a los posibles ataques que puede sufrir el buque y, en virtud de ellos, el daño que se pueda causar a este y al ambiente, por ejemplo, cuando se atacan buques petroleros, que transportan residuos tóxicos, entre otros. Véase, Silos R., J. (2009). El Código internacional para la Protección del Buque y las Instalaciones Portuarias. En: Revista General de Marina (junio), p. 792.

¹¹⁰ ONU-Organización Marítima Internacional (2025). Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS). El documento puede consultarse en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).

¹¹¹ ONU-Organización Marítima Internacional (2025). Estado de los Convenios. Puede consultarse en: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/x-Status.xlsx>.

ratificadas progresivamente por los Estados¹¹², con el fin de unificar los estándares que deben tener los buques para una adecuada navegación en el mar.

124. Dentro de las modificaciones al Convenio se encuentra el Protocolo de 1988, que tiene como finalidad armonizar las reglas sobre el reconocimiento y certificación de los buques de carga y los buques de pasajeros, mediante el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación (SARC), con otros instrumentos internacionales relevantes. En especial, dicho protocolo incluye algunos criterios para certificar los buques relacionados con su seguridad contra incendios, provisión de luces, entre otros. Esto garantiza la seguridad de los buques y facilita el comercio marítimo internacional.

125. De acuerdo con la exposición de motivos del proyecto de ley, el Protocolo de 1988 tiene tres finalidades:

1. Actualizar el componente técnico del Convenio SOLAS, respecto de los requisitos técnicos y la estandarización de los períodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos por parte de los Estados miembros, con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 y el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (MARPOL).

2. Establecer que, a partir de su ratificación, los certificados de cumplimiento de los requisitos técnicos no pueden ser expedidos de conformidad con lo dispuesto en el Convenio SOLAS, sino con las reglas previstas en el Protocolo de 1998.

3. Reemplazar el Protocolo de 1978 del Convenio SOLAS¹¹³.

4.1.2. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (Convenio LL) y su Protocolo de 1988

126. El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (Convenio LL) responde a las situaciones vividas a finales del siglo XIX, en las cuales los buques ingleses contaban con malas condiciones de navegabilidad y se sometían a cargas superiores a su capacidad¹¹⁴. Por ello, la Organización Marítima Internacional buscó contar con un conjunto de normas que regularan el principio de flotabilidad y estabilidad de los buques, así como los límites de carga, mediante figuras como el francobordo¹¹⁵.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ El Protocolo de 1978 se aprobó en la Conferencia Internacional sobre la seguridad de los petroleros y la prevención de la contaminación. Colombia adhirió al Convenio SOLAS y al Protocolo de 1978 el 31 de octubre de 1980. Estos fueron incorporados al ordenamiento interno mediante la Ley 8 de 1980. La Ley fue declarada exequible por la Corte Suprema de Justicia mediante sentencia del 24 de agosto de 1989.

¹¹⁴ Covelli, M. (2023). Los convenios internacionales marítimos y el Código de Investigación de siniestros de la OMI. En: Revista Seguridad Operacional, número 3, p. 6.

¹¹⁵ ONU-Organización Marítima Internacional (2025). Convenio Internacional sobre Líneas de Carga. Puede consultarse en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>.

127. Ello puede verse en el Capítulo I del Convenio LL, en el cual se indica que sus reglas exigen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., sean adecuadas para asegurar la estabilidad suficiente del buque y, así evitar esfuerzos estructurales excesivos.

128. Entre los diversos criterios fijados por el Convenio LL, se encuentran los relativos al diseño de compartimientos y la forma en que estos se comportan en caso de averías, para así preservar la flotabilidad del buque¹¹⁶.

129. Por otra parte, y a semejanza del Convenio SOLAS, el Convenio LL ha sido objeto de distintas modificaciones, entre ellas la incorporada por el Protocolo de 1988, cuyo objeto fue armonizar las reglas sobre el reconocimiento y certificación de los buques regulados en los Convenios SOLAS y MARPOL.

130. Debe reiterarse que Colombia adhirió al Convenio LL el 6 de mayo de 1987 (Ley 3ª) y, en virtud de dicha adhesión, el Gobierno nacional promulgó el Decreto 768 de 1988, para declarar “vigente para Colombia desde el 6 de agosto de 1987 el ‘Convenio Internacional sobre Líneas de Cargas, 1966’, extendido en Londres el 5 de abril de 1966”¹¹⁷. En esa medida, Colombia ya formaba parte de este convenio y cumplía con las obligaciones contenidas en él.

131. Ahora, en la exposición de motivos del proyecto de ley, el Gobierno nacional advirtió que el Protocolo de 1988 persigue tres propósitos:

1. Actualizar el componente técnico del Convenio LL, respecto de los requisitos técnicos y la estandarización de los períodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos por parte de los Estados miembros, con las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1978 y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 (MARPOL).

2. Establecer que, a partir de su ratificación, los certificados de cumplimiento de los requisitos técnicos no pueden ser expedidos de conformidad con lo dispuesto en el Convenio LL, sino con las reglas previstas en el Protocolo de 1988.

3. Incluir el mecanismo de aceptación tácita de modificaciones técnicas al Convenio LL.

4.1.3. Las finalidades de los protocolos son compatibles con la Constitución

132. La Corte Constitucional considera que los fines propuestos por los protocolos que modifican el Convenio SOLAS y el Convenio LL son compatibles con la Constitución.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ Artículo 3 del Decreto 768 de 1988, “[p]or el cual se promulgan unos tratados internacionales”.

133. De acuerdo con la jurisprudencia, la actividad marítima exige un marco que garantice el adecuado funcionamiento de los sistemas fluviales, el transporte de personas y de bienes. Por ello, ha reconocido que el Estado debe contar con autoridades que fijen reglas de operación y puedan adelantar las investigaciones e imponer sanciones en caso de que estas sean desconocidas¹¹⁸.

134. Estas normas, sin embargo, no tienen un origen exclusivo en las autoridades nacionales, debido a que las operaciones marítimas suelen traspasar fronteras, lo que exige de una labor armónica entre los Estados y las organizaciones internacionales, que cuentan con herramientas y capacidades técnicas para fijar estándares marítimos.

135. La organización que busca unificar las reglas técnicas en materia de navegación y seguridad marítima es la Organización Marítima Internacional. Colombia forma parte de esa organización desde 1974 (Ley 6) y ha acogido sus diversas modificaciones a través de la Ley 874 de 2004.

136. Sobre este punto, en la Sentencia C-534 de 2004, la Corte Constitucional reconoció que la Organización Marítima Internacional es un actor importante en la regulación marítima. En este sentido, indicó que esta, sus estatutos y enmiendas permiten “crear un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas concernientes a la navegación comercial internacional, alentar y facilitar la adopción general de normas relacionadas con la seguridad marítima”.

137. Ahora bien, las normas creadas por dicha organización y ratificadas por los Estados cumplen fines importantes, reconocidos por la Constitución Política. Así, las normas relativas a los sistemas de inspección y certificación de buques, así como las concernientes al diseño, construcción y operación de buques, buscan proteger bienes valiosos como la vida, la integridad y la salud de las personas, y el ejercicio adecuado de libertades, como la locomoción (desplazamiento por vías marítimas nacionales, por ejemplo, cruceros) y las libertades económicas (por ejemplo, compraventa y transporte de mercancías).

138. Además, las normas internacionales creadas por la Organización Marítima Internacional buscan garantizar la preservación de ecosistemas marítimos. Tales ecosistemas son una expresión de la riqueza natural de la nación (artículo 8 de la Constitución), uno de los componentes esenciales del derecho a un ambiente sano y un medio para la realización de derechos fundamentales, como la seguridad alimentaria (artículo 65 de la Constitución) y la pervivencia de los pueblos y comunidades étnicamente diferenciadas. Por ello, la Corte Constitucional ha reconocido la necesidad de adoptar diversas

¹¹⁸ Véase, Corte Constitucional, Sentencia C-1025 de 2001.

medidas de protección, que prevengan la contaminación de estos ecosistemas¹¹⁹:

139. Las finalidades de los protocolos objeto del actual estudio son compatibles con la Constitución. Dichos instrumentos internacionales responden al espíritu y finalidad de los convenios SOLAS y LL. Asimismo, buscan avanzar en la estandarización de medidas para garantizar la protección de la vida y seguridad de las personas, de los bienes y de los ecosistemas marítimos.

140. En ese sentido, la Corte concluye que los protocolos son compatibles con la Constitución en cuanto a su finalidad y, por tanto, procederá a estudiar su contenido.

4.2. Los contenidos concretos del Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y el Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga son compatibles con la Constitución

4.2.1. Estructura y contenido del Protocolo del Convenio SOLAS de 1988

141. De acuerdo con la exposición de motivos del proyecto de ley, el Protocolo SOLAS de 1988 entró en vigor el 3 de febrero de 2000. Ha sido ratificado por 122 Estados, cuyo tonelaje bruto equivale al 97,82% del tonelaje bruto mundial.

142. Dicho protocolo contiene un preámbulo, nueve artículos y un gran anexo, que pueden agruparse así: (i) el preámbulo; (ii) los artículos I, II y III, relativos a las obligaciones generales de los Estados en materia de seguridad de la vida humana en el mar; (iii) los artículos IV y V, que desarrollan la firma, ratificación, aceptación y adhesión del Protocolo, así como su entrada en vigor; (iv) los artículos VI, VII y VIII, que desarrollan el sistema de enmiendas, denuncias y depositarios del Protocolo; (v) el artículo IX, que establece los idiomas del Protocolo; y (vi) el Anexo, el cual comprende las modificaciones concretas al Convenio SOLAS y los modelos de certificados que deben aplicarse para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar.

143. *El preámbulo.* Este apartado consagra los fundamentos y finalidades del Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS. En él se indica que los Estados miembros reconocen la necesidad de incorporar al Convenio disposiciones relativas al reconocimiento y certificación, que sean acordes con los instrumentos internacionales vigentes, y que ello solo es posible mediante la adopción del Protocolo.

¹¹⁹ Corte Constitucional, Sentencia T-606 de 2015: “la contaminación y destrucción de los ecosistemas marinos no puede considerarse tan solo como una situación ambiental, ya que muchas veces la interrelación del medio ambiente con los ecosistemas pesqueros genera que cualquier acción que de alguna manera reduzca o disminuya la cantidad de especímenes en el mar, ocasione un problema social y económico en nuestras costas al eliminar el recurso del cual dependen decenas de miles de pescadores artesanales”.

144. La Sala Plena considera que la finalidad propuesta en el preámbulo es acorde con los propósitos del Convenio SOLAS y con los mandatos constitucionales. En especial, este apartado reconoce la importancia de la acción conjunta internacional para fijar reglas en torno a los buques para garantizar bienes constitucionalmente valiosos, como la vida, la integridad y la salud de las personas, así como la protección de los ecosistemas marítimos¹²⁰. Además, el preámbulo es compatible con las obligaciones del Estado relativas a la protección de ecosistemas situados en zonas fronterizas mediante la cooperación internacional (artículos 79 y 80 de la Constitución), la protección de los recursos naturales y el ambiente sano (artículo 95, numeral 8, de la Constitución), el respeto a la libertad económica y la iniciativa privada (artículo 333 de la Constitución), y el deber de adoptar medidas económicas y sociales tendientes al desarrollo de las zonas marítimas (artículo 337 de la Constitución).

145. *Artículos I, II y III.* Estas disposiciones abordan las obligaciones generales que asumen los Estados miembros, el respeto por las situaciones jurídicas creadas a partir de los instrumentos anteriormente vigentes y el deber de comunicar a la Organización Marítima Internacional las actuaciones que despliegan los Estados miembros en materia de buques.

146. El artículo I consagra que las partes del Protocolo se obligan a cumplir las obligaciones contenidas en este, así como en los anexos, obligaciones que se extienden también a aquellos buques que enarbolan un pabellón de un Estado que no es miembro, pero que se encuentren en el territorio de alguna de las partes obligadas.

147. El artículo II, por su parte, establece como regla general que el instrumento deroga el Protocolo de 1978¹²¹. Sin embargo, la disposición aclara que todo certificado otorgado en virtud del Protocolo derogado antes de la entrada en vigencia del nuevo instrumento será entendido como válido durante el periodo de su vigencia.

148. El artículo III obliga a los Estados miembros a informar a la Organización Marítima Internacional sobre los siguientes aspectos: (i) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos promulgados, relacionados con las diversas cuestiones regidas por el Protocolo; (ii) los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en representación de los Estados y la aplicación de las reglas sobre las líneas de carga; y (iii) “un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo”.

¹²⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-534 de 2004.

¹²¹ El 16 de febrero de 1978 se firmó en Londres el Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Este instrumento fue aprobado mediante la Ley 8 de 1980. Para Colombia, entró en vigor para el 21 de enero de 1981, luego del depósito del instrumento de adhesión en Londres el 31 de octubre de 1980. Su vigencia fue declarada mediante el artículo 5 del Decreto 775 de 1981, “[p]or el cual se promulgan algunos convenios internacionales”. Al respecto, se puede consultar el artículo 59 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados: “Terminación de un tratado o suspensión de su aplicación implícitas como consecuencia de la celebración de un tratado posterior. 1. Se considerará que un tratado ha terminado si todas las partes en él celebran ulteriormente un tratado sobre la misma materia [...]”.

149. Para la Corte, estos artículos resultan compatibles con la Constitución, porque consagran deberes generales de los Estados parte, sin desconocer la autonomía y la soberanía de los Estados para concretarlos. De esta manera, sus contenidos son acordes con los principios propios de las relaciones internacionales, previstos en los artículos 9, 226 y 227 de la Constitución Política.

150. Las disposiciones, además, determinan el respeto a los derechos adquiridos de aquellos titulares de buques que, en virtud de normas anteriores, obtuvieron un certificado que respalda el cumplimiento de los deberes en materia de integridad de los buques. Esta regla es compatible con el artículo 58, inciso 1, de la Constitución Política de Colombia, que incorpora el concepto de derechos adquiridos.

151. *Artículos IV y V.* Estas disposiciones establecen la forma en que el Protocolo es firmado y el momento en que entra en vigor. En términos generales, el artículo IV prevé dos momentos para la firma. El primero de ellos se ubica entre el 1 de marzo de 1989 y el 28 de febrero de 1990. En este lapso, la Organización Marítima Internacional permitió la firma del Protocolo directamente en su sede. El segundo momento rige con posterioridad al 28 de febrero de 1990 y se rige por las reglas generales de aprobación y de adhesión de los tratados internacionales.

152. El artículo V dispone la regla general de entrada en vigor del Protocolo. Según esta, el Protocolo regirá 12 meses después de que se hayan cumplido las siguientes condiciones: (i) cuando, al menos 15 Estados, cuyas flotas mercantes representen el 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, hayan manifestado expresamente su consentimiento de acogerse al Protocolo; y (ii) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1998 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

153. La Sala Plena considera que estos artículos son compatibles con los artículos 150, numeral 6, y 241, numeral 10, de la Constitución, ya que respetan la forma en que Colombia celebra y aprueba tratados internacionales mediante un sistema de colaboración armónica de poderes. Así mismo, guardan correspondencia con los artículos 11 a 18 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y respetan la autonomía que tienen los Estados para decidir la forma más adecuada para incorporar las obligaciones internacionales. Al respecto, la Sala recuerda que, si bien la Convención de Viena no hace parte del bloque de constitucionalidad, constituye el marco jurídico para la celebración de tratados internacionales.

154. *Artículos VI, VII y VIII.* Estas disposiciones regulan los mecanismos de enmienda y denuncia del Protocolo, así como las reglas en torno a sus depositarios. La enmienda prevista en el Protocolo remite al artículo VIII del

Convenio SOLAS y reitera que deben cumplirse los trámites y las reglas de mayorías previstas en él. En cuanto a la denuncia, el Protocolo prevé que los Estados miembros podrán hacerla después de transcurridos 5 años de la entrada en vigor del instrumento y, para ello, deberán depositar un instrumento ante el secretario general de la organización. Una vez realizado este trámite, la denuncia surtirá efecto a partir de cumplido un año del depósito del instrumento.

155. Respecto del artículo relativo a las enmiendas, la Sala encuentra que el protocolo contiene en sus literales f y g reglas sobre la aceptación tácita de modificaciones al instrumento internacional. Aquellas son compatibles con la Constitución, en la medida en que únicamente se encaminen a modificar las exigencias técnicas de los buques y estas no incorporen nuevas obligaciones para el Estado colombiano. En caso de que las modificaciones sí impliquen la incorporación o el cambio de las obligaciones sustanciales del Estado colombiano, no podrá entenderse que la enmienda es aceptada tácitamente. Por el contrario, el Gobierno nacional deberá tramitar dicha enmienda conforme a los parámetros constitucionales en materia de negociación y aprobación de los tratados internacionales. Con ello, se preserva el principio de soberanía y autodeterminación del Estado colombiano en materia de relaciones internacionales.

156. En relación con los depositarios, el Protocolo establece que estos tienen las siguientes obligaciones: (i) las firmas y depósitos de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de las fechas de estos; (ii) la fecha de entrada en vigor del Protocolo, y (iii) los depósitos de las denuncias y las fechas de recibo y el momento en que surten efectos.

157. La Corte no encuentra contradicción alguna entre los artículos indicados y los mandatos constitucionales. Antes bien, estas reglas resultan compatibles con el principio de soberanía y la autodeterminación (artículos 3 y 9 de la Constitución) y los trámites de aprobación de instrumentos internacionales previstos en la Constitución¹²², los cuales, a su vez, corresponden a los principios que orientan el derecho de los tratados internacionales, tales como la buena fe y el principio *pacta sunt servanda*. Igualmente, tales artículos respetan los artículos 226 y 227 de la Constitución porque coinciden con los principios que rigen las relaciones internacionales del Estado colombiano.

158. *Artículo IX*. Esta disposición consagra que el Protocolo será redactado en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso y cada copia gozará de autenticidad.

¹²² Al respecto, es importante resaltar que en la Sentencia C-822 de 2012, la Corte explicó que “[las] modificaciones deben someterse a lo dispuesto en el ordenamiento interno para la aprobación de tratados internacionales, esto es, a la aprobación del Congreso de la República (artículo 150-16) y al control automático de la Corte Constitucional (artículo 241-10). En efecto, este artículo dispone: ‘Las Altas Partes contratantes se reservan la facultad de aportar de común acuerdo a la presente Convención todas las modificaciones cuya experiencia demostrasen ser de utilidad’. || El motivo para exigir que las modificaciones introducidas a la Convención inicialmente suscrita se sometan a la aprobación del Congreso y al control de la Corte Constitucional, se sustentan en que dichas reformas (en menor o mayor grado) transforman las obligaciones y las condiciones anteriormente pactadas. Por consiguiente, el presidente de la República sólo puede manifestar su consentimiento una vez cumplidos dichos requisitos constitucionales”.

Este aspecto no trae consigo alguna incompatibilidad con la Constitución. Esta disposición respeta el principio de soberanía del Estado colombiano como sustento de las relaciones internacionales, así como de su autodeterminación para celebrar tratados internacionales en materia marítima y económica (artículos 9, 226 y 227 de la Constitución). Ello se evidencia en el hecho de que el protocolo solo indica cuáles son los idiomas en que se redacta el instrumento y no impone un deber u obligación de modificar el idioma en que el Estado colombiano adelanta sus trámites en materia de seguridad en el mar.

159. *Anexos.* El Protocolo cuenta con un gran anexo que se divide en dos partes. La primera de ellas consagra un conjunto de 19 reglas relativas a la inspección que deben adelantar los gobiernos para reconocer y certificar los buques que cumplen con las condiciones de integridad, de manera que no representen un riesgo para sí mismos, sus tripulantes o los bienes que se transportan. La segunda parte comprende los modelos de certificados que aplicarán los Estados miembros.

160. Para la Corte, estos anexos guardan armonía con el Convenio SOLAS y con los fines y tareas constitucionales, relativos a la protección de la vida, la integridad y la salud de las personas, así como de los ecosistemas marítimos. En esa medida, no se evidencia contradicción alguna entre los anexos y la Constitución. Antes bien, son compatibles con los artículos 2, 11, 49, 79, 80 y 95.8 de la Constitución, porque incorporan mecanismos para la protección de la vida, la salud y el medio ambiente.

161. Ello se constata, por ejemplo, en la regla 6 del anexo, según la cual, los inspectores se encuentran facultados para exigir las reparaciones de los buques o emitir un dictamen negativo en caso de no cumplirse los requisitos esenciales de navegabilidad. Con dicha regla se pretende que solo las embarcaciones que garanticen efectivamente la seguridad y vida de las personas puedan hacerse al mar. Asimismo, en la regla 10 del anexo se explican las condiciones que los cascos, las máquinas y el equipo de los buques de carga deben cumplir para garantizar su adecuado funcionamiento. En esa regla se resalta, en especial, el deber de verificar el funcionamiento de los ductos de combustible y de ventilación. Esto, en principio garantiza no solo la estabilidad de la embarcación, sino que también disminuye los riesgos de derrame de contenidos contaminantes en el mar.

4.2.2. Contenido de las enmiendas al Protocolo del Convenio SOLAS de 1988

162. La Ley 2419 de 2024 aprueba el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”. En efecto, este protocolo ha sido enmendado por las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional: Resolución MSC-92(72), Resolución MSC-100(73), Resolución MSC-124(75), Resolución MSC-154(78), Resolución MSC-171(79), Resolución MSC-204(81),

Resolución MSC-227(82), Resolución MSC-240(83), Resolución MSC-258(84), Resolución MSC-283(86), Resolución MSC-309(88), Resolución MSC-344(91) y Resolución MSC-395(95).

163. A continuación, la Sala presenta un cuadro que describe brevemente el contenido de tales enmiendas:

Enmienda	Contenido
Resolución MSC-92(72)	Modifica los modelos del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y del Certificado de seguridad para buque de carga que figuran en el anexo del Protocolo.
Resolución MSC-100(73)	Modifica el inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (modelo P) y los inventarios del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (modelos E y C).
Resolución MSC-124(75)	Modifica el inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de pasaje (modelo P), el Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga (modelo R) y el Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de carga (modelo C).
Resolución MSC-154(78)	Modifica los inventarios del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, modelos E y C.
Resolución MSC-171(79)	Modifica los modelos de Certificado de seguridad para buque de pasaje, de seguridad para construcción para buque de carga y de seguridad del equipo para buque de carga; el inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (modelo E), y los modelos de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y de seguridad para buque de carga.
Resolución MSC-204(81)	Modifica la regla 10 de la parte B del capítulo 1 del Anexo, en relación con los reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga.
Resolución MSC-227(82)	Modifica el inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (modelo P) y de seguridad del equipo para buque de carga (modelo E y C).
Resolución MSC-240(83)	Modifica el Certificado de seguridad para buque de pasaje, de seguridad de construcción para buque de carga, de seguridad del equipo para buque de carga y de seguridad para buque de carga.
Resolución MSC-258(84)	Modifica el inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (modelo P), de seguridad del equipo para buque de carga (modelo E), de seguridad radioeléctrica para buque de carga (modelo R) y de seguridad para buque de carga (modelo C).
Resolución MSC-283(86)	Modifica el inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (modelo P) y de seguridad del equipo para buque de carga (modelo E).
Resolución MSC-309(88)	Modifica los modelos de Certificado de seguridad para buques de pasaje, de seguridad de construcción para buques de carga,

	de seguridad del equipo para buques de carga y de seguridad para buques de carga.
Resolución MSC-344(91)	Sustituye los modelos de certificados e inventarios que figuran en el apéndice del anexo del Protocolo.
Resolución MSC-395(95)	Modifica los modelos de Certificado de seguridad para buques de pasaje, de seguridad de construcción para buques de carga y de seguridad para buques de carga.

164. Como puede observarse, las enmiendas se dirigen a ajustar, precisar o modificar la terminología técnica y los modelos de certificados para la construcción y navegabilidad de buques de carga. En esa medida, las enmiendas no modifican el contenido esencial del protocolo ni sus finalidades. Por tanto, en principio, no contradicen la Constitución y, por el contrario, se sujetan a lo dispuesto en sus artículos 2, 11, 79, 80, 95.8, 333 y 337. Antes bien, brindan herramientas técnicas con miras a fortalecer los estándares de seguridad y navegación, aspecto que es compatible con los fines constitucionales, como la protección de las personas y del ambiente marino.

4.2.3. Estructura y contenido del Protocolo del Convenio LL de 1988

165. De acuerdo con la exposición de motivos del proyecto de ley, el Protocolo de 1988 entró en vigor el 3 de febrero de 2000. A la fecha, ha sido ratificado por 118 Estados, cuyo tonelaje bruto equivale al 97,90% del tonelaje bruto mundial.

166. El Protocolo que modifica el Convenio LL contiene el preámbulo, nueve artículos y dos grandes anexos, que pueden agruparse así: (i) el preámbulo; (ii) los artículos I, II y III, relativos a las obligaciones generales de los Estados en materia de líneas de carga; (iii) los artículos IV y V, que desarrollan la firma, ratificación, aceptación y adhesión del Protocolo, así como su entrada en vigor; (iv) los artículos VI, VII y VIII, que desarrollan el sistema de enmiendas, denuncias y depositarios del Protocolo; (v) el artículo IX, que establece los idiomas del Protocolo; y (vi) los anexos A y B (este último compuesto por los anexos I, II y III).

167. *El preámbulo.* Este apartado establece los fundamentos y finalidades del Protocolo de 1988 del Convenio LL. En él se indica, en primer lugar, que los Estados parte son miembros del Convenio y reconocen la importancia de este para mejorar la seguridad de los buques, los bienes en el mar y proteger la vida de las personas a bordo de los buques. En segundo lugar, reconoce la necesidad de perfeccionar las normas técnicas del Convenio, así como de incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificaciones con el fin de armonizar el Convenio con otros instrumentos internacionales. En tercer lugar, manifiesta que la vía idónea para lograr dichas metas es mediante la creación y aprobación del Protocolo modificadorio.

168. Para la Sala Plena, las declaraciones del preámbulo resultan compatibles con la Constitución, en la medida en que Colombia ya es miembro de la Organización Marítima Internacional y del Convenio LL. La Corte ha sostenido que la construcción conjunta de las normas en materia de navegación marítima internacional le permite al Estado contar con parámetros estandarizados y adecuados para facilitar el desplazamiento marítimo nacional e internacional¹²³. Asimismo, el preámbulo resulta compatible con principios esenciales de la Constitución, tales como la vida y la seguridad personal (artículos 2, 11 y 49 de la Constitución), el desarrollo de las relaciones internacionales en materia económica (artículos 226 y 227 de la Constitución) y el deber del Estado de dirigir la economía (artículo 334 de la Constitución).

169. *Artículos I, II y III.* Estas disposiciones desarrollan las obligaciones generales que asumen los Estados miembros, el respeto por los certificados existentes y el deber de comunicar a la Organización Marítima Internacional las actuaciones que despliegan los miembros en materia de buques.

170. El artículo I determina que las partes del Protocolo se obligan a cumplir las obligaciones contenidas en este, así como en los anexos, obligaciones que se extienden a aquellos buques que enarbolan un pabellón de un Estado que no es miembro, pero que se encuentran en el territorio de alguna de las partes obligadas.

171. El artículo II, por su parte, establece el régimen de transición de los certificados que los Estados emitirán en virtud del Protocolo. La disposición establece que los certificados otorgados con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo se respetarán. Esta norma también dispone que, una vez rija el Protocolo, los Estados no podrán emitir certificados conforme a normas anteriores.

172. El artículo III obliga a los Estados miembros a informar a la Organización Marítima Internacional sobre las siguientes materias: (i) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que hayan promulgado en relación con las diversas cuestiones regidas por el Protocolo; (ii) los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en representación de los Estados y aplicar lo relacionado con las líneas de carga; y (iii) “un número suficiente de modelos de los certificados que expiden en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo”.

173. Para la Corte, estos artículos resultan compatibles con la Constitución. En ellos, se consagran los deberes generales hacia los Estados parte y se deja un margen de apreciación suficiente para implementarlos de conformidad con la estructura y funciones de cada Estado, respetando así los principios propios de las relaciones internacionales, consagrados en los artículos 9, 226 y 227 de la Constitución Política de Colombia.

¹²³ Corte Constitucional, Sentencia C-534 de 2004.

174. Las disposiciones, además, establecen el respeto a los derechos adquiridos de aquellos titulares de buques que, en virtud de normas anteriores, obtuvieron un certificado que respalda el cumplimiento de los deberes en materia de flotabilidad y estabilidad. Esta regla es conforme con los principios de seguridad jurídica y confianza legítima, así como con mandatos constitucionales concretos, como los contenidos en el artículo 58, inciso 1, de la Constitución Política. Estas disposiciones, igualmente, son compatibles con la garantía del debido proceso y, en particular, con el principio de legalidad, en la medida en que establecen reglas precisas sobre la manera en que se inspeccionan y certifican los buques. Ello puede verse, por ejemplo, en el respeto por la vigencia de los certificados de francobordo expedidos antes de la entrada en vigor del protocolo y la prohibición de emitir certificados bajo normas no vigentes (artículo II), así como en la creación de un sistema de información donde se comunican las decisiones (leyes, decretos, etc.) de los Estados conforme con su procedimiento interno (art. III).

175. *Artículos IV y V.* Estas disposiciones establecen la forma en que el Protocolo es firmado y el momento en que entra en vigor. En términos generales, el artículo IV prevé dos momentos para la firma. El primero de ellos se ubica entre el 1 de marzo de 1989 y el 28 de febrero de 1990. En este lapso, la Organización Marítima Internacional permitió la firma del Protocolo directamente en su sede. El segundo momento rige con posterioridad al 28 de febrero de 1990 y se rige por las reglas generales de aprobación y de adhesión de los tratados internacionales.

176. El artículo V incorpora la regla general de entrada en vigor del Protocolo. Según esta, el Protocolo regirá doce meses después de que se hayan cumplido las siguientes condiciones: (i) cuando, al menos 15 Estados, cuyas flotas mercantes representen el 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, hayan manifestado expresamente su consentimiento de acogerse al Protocolo; y (ii) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1998 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

177. La Sala Plena encuentra que estos artículos no imponen un modelo único de aprobación, ratificación o adhesión. De conformidad con los artículos 11 a 18 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, bajo el respeto de los modelos de aprobación propios de cada Estado, tales artículos dejan un margen amplio a los Estados parte del Protocolo para que decidan la forma más adecuada de incorporar las reglas de líneas internacionales de carga en su ordenamiento. En esta medida, son una manifestación del principio de autonomía del Estado y del ejercicio de las competencias de dirección de las relaciones internacionales. Asimismo, son compatibles con los artículos 150, numeral 6, y 241, numeral 10, de la Constitución, ya que respetan la forma en que Colombia celebra y aprueba tratados internacionales mediante un sistema de colaboración armónica de poderes.

178. *Artículos VI, VII y VIII.* Estas disposiciones estatuyen los mecanismos de enmienda y denuncia del Protocolo, así como las reglas sobre sus depositarios. El protocolo prevé dos procedimientos de enmienda. En el primero, los Estados miembros tienen la facultad de proponer modificaciones al instrumento internacional. Para ello, los proponentes entregarán a la Secretaría de la Organización Marítima Internacional el proyecto de enmienda y lo difundirán entre los Estados miembros; luego la propuesta será entregada al Comité de Seguridad Marítima y su trámite se adelantará según lo previsto en el Protocolo. El segundo procedimiento consiste en la convocatoria a una conferencia internacional, en la que toda enmienda deberá ser aprobada por las dos terceras partes de los Estados miembros.

179. En relación con las enmiendas, la Sala observa que, a semejanza del Protocolo SOLAS, el protocolo LL contempla reglas de aceptación tácita de enmiendas. Por ello, la Sala reitera que estas son compatibles con la Constitución, solo en la medida en que únicamente se encaminen a modificar las exigencias técnicas de los buques y estas, a su vez, no traigan consigo la incorporación de nuevas obligaciones para el Estado. En caso de que las modificaciones impliquen la incorporación o el cambio de las obligaciones sustanciales del Estado colombiano, no podrá entenderse que la enmienda es aceptada tácitamente. Por el contrario, el Gobierno nacional deberá tramitar dicha enmienda conforme a los parámetros constitucionales en materia de negociación y aprobación de los tratados internacionales. Con ello, se preserva el principio de soberanía y autodeterminación del Estado colombiano en materia de relaciones internacionales.

180. En cuanto a la denuncia, el Protocolo prevé que los Estados miembros podrán hacerla después de transcurridos cinco años de la entrada en vigor del instrumento. Para ello, deberán depositar un instrumento ante el secretario general de la organización. Una vez realizado este procedimiento, la denuncia surtirá efecto a partir de cumplido un año del depósito del instrumento.

181. En relación con los depositarios, el Protocolo establece que estos tienen las siguientes obligaciones: (i) las firmas y depósitos de instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como sus fechas; (ii) la fecha de entrada en vigor del instrumento internacional; y (iii) los depósitos de denuncias, su fecha de recibo y el momento en que surten efectos.

182. Estas disposiciones no presentan contrariedad alguna con los mandatos constitucionales, pues determinan los mecanismos generales para modificar y denunciar un instrumento internacional, bajo el respeto de la autodeterminación de los Estados miembros y los procedimientos internos para tal efecto. Tales reglas son compatibles con el principio de soberanía y autodeterminación (artículos 3 y 9 de la Constitución) y los trámites de aprobación de instrumentos

internacionales previstos en la Constitución¹²⁴, los cuales, a su vez, corresponden a los principios que orientan el derecho de los tratados internacionales, tales como la buena fe y el principio *pacta sunt servanda*. Igualmente, tales artículos respetan los artículos 226 y 227 de la Constitución porque coinciden con los principios que rigen las relaciones internacionales del Estado colombiano.

183. Ahora, la Sala Plena considera importante hacer una precisión sobre las reglas que prevé el protocolo respecto de la modificación de los anexos. La jurisprudencia ha sostenido que existen modificaciones que concretan o desarrollan obligaciones preexistentes y aquellas que crean nuevos compromisos o alteran sustancialmente los adquiridos. Solo el primer tipo de modificaciones pueden darse mediante procedimientos simplificados; el segundo tipo requiere, por el contrario, de aprobación por parte de los poderes ejecutivo y legislativo, mediante los trámites previstos en la Constitución¹²⁵.

184. Para determinar si las modificaciones pertenecen a un tipo u otro, la jurisprudencia ha indicado que debe comprobarse que tales modificaciones y el mecanismo que las faculta desarrollen el ámbito propio del tratado, no excedan las obligaciones ya contraídas, ni modifiquen su fin u objeto¹²⁶.

185. En el presente caso, se advierte que los anexos están encaminados a desarrollar elementos propios del tratado, mediante el ajuste de la terminología técnica y del sistema de certificados. Asimismo, y como se verá más adelante, los anexos cumplen la finalidad de actualizar las reglas (técnicas) en materia de navegabilidad y seguridad, aspecto que forma parte del objeto del Protocolo. En esa medida, la Sala Plena no encuentra una contradicción entre el artículo VI y la Constitución.

186. *Artículo IX*. Esta disposición consagra que el Protocolo será redactado en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso y cada copia gozará de autenticidad. Este aspecto no trae consigo alguna incompatibilidad con la Constitución. Por el contrario, como lo ha sostenido esta Corte, la celebración de un instrumento internacional en varios idiomas “persigue el multilingüismo que es una base del sistema internacional universal. Este principio se encuentra consagrado, entre otros, en la Carta de las Naciones Unidas que establece la igualdad sin importar el idioma y en la Resolución 2(I) de la Asamblea General de las Naciones

¹²⁴ Al respecto, es importante resaltar que en la Sentencia C-822 de 2012, la Corte explicó que “[las] modificaciones deben someterse a lo dispuesto en el ordenamiento interno para la aprobación de tratados internacionales, esto es, a la aprobación del Congreso de la República (artículo 150-16) y al control automático de la Corte Constitucional (artículo 241-10). En efecto, este artículo dispone: ‘Las Altas Partes contratantes se reservan la facultad de aportar de común acuerdo a la presente Convención todas las modificaciones cuya experiencia demostrasen ser de utilidad’. || El motivo para exigir que las modificaciones introducidas a la Convención inicialmente suscrita se sometan a la aprobación del Congreso y al control de la Corte Constitucional, se sustentan en que dichas reformas (en menor o mayor grado) transforman las obligaciones y las condiciones anteriormente pactadas. Por consiguiente, el presidente de la República sólo puede manifestar su consentimiento una vez cumplidos dichos requisitos constitucionales”.

¹²⁵ Corte Constitucional, Auto 288 de 2010 y Sentencias C-578 de 2002, C-154 de 2005 y C-269 de 2014.

¹²⁶ Corte Constitucional, Auto 288 de 2010.

Unidas que señala que la organización funcionará según el principio de multilingüismo. La misma Constitución colombiana en sus artículos 7, 8 y 10 adopta una política plural sobre la cultura y los idiomas”¹²⁷.

187. Esta disposición respeta, además, el principio de soberanía del Estado colombiano como base para las relaciones internacionales, así como la autodeterminación que tiene para celebrar tratados internacionales en materia marítima y económica (artículos 9, 226 y 227 de la Constitución). Ello se evidencia en el hecho de que el protocolo solo indica cuáles son los idiomas en que se redacta el instrumento y no impone un deber u obligación de modificar el idioma en que el Estado colombiano adelanta sus trámites en materia de seguridad en el mar.

188. *Anexos*. Como se indicó en el fundamento jurídico 143, el Protocolo tiene dos grandes anexos. El primero comprende las modificaciones y adiciones concretas que hace al Convenio LL, mientras que el segundo, que está compuesto, a su vez, por tres anexos, hace modificaciones a los anexos del Convenio LL y agrega reglas técnicas sobre los certificados que deben otorgarse.

189. En esos anexos puede verse el desarrollo de reglas técnicas relacionadas con las siguientes materias: (i) las condiciones que deben cumplir los buques y cada uno de sus elementos¹²⁸; (ii) las reglas de diseño y construcción de buques, en especial cuando transportan madera; (iii) las zonas, regiones y periodos estacionales; y (iv) los modelos de certificados internacionales que deben emplearse, así como las reglas de revisión periódica.

190. La Corte encuentra que dichos anexos no alteran la finalidad del Convenio LL, sino que, por el contrario, incorporan normas técnicas uniformes que permiten la materialización de los principios de flotabilidad y estabilidad de los buques. En esa medida, los anexos son coherentes con el Protocolo y con los fines constitucionales expuestos en el acápite relativo al contexto del instrumento. Desde esta perspectiva, los anexos también son compatibles con los artículos 2, 11, 49, 79, 80 y 95.8 de la Constitución porque prevén normas técnicas para la protección de la vida, la salud y el medio ambiente.

4.2.4. Contenido de las enmiendas al Protocolo LL de 1988

191. La Ley 2419 de 2024 aprueba el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)”. Las enmiendas introducidas por la Organización Marítima Internacional son las siguientes: Resolución MSC-143(77), Resolución MSC-172(79), Resolución MSC-223(82), Resolución MSC-270(85), Resolución MSC-329(90), Resolución

¹²⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-165 de 2023.

¹²⁸ Por ejemplo, la resistencia y estabilidad sin avería de los buques, los distintos tipos de embarcaciones, las definiciones de términos (eslora, perpendiculares, centro del buque, puntal de trazado, la superestructura, entre otros), el diseño de la línea de cubierta, la marca del francobordo y sus líneas, las marcas de la autoridad asignadora del francobordo, el uso de escotillas, etc.

MSC-345(91), Resolución MSC-356(92) y Resolución MSC-375(93). A continuación, la Sala presenta un cuadro que describe brevemente el contenido de tales enmiendas:

Enmienda	Contenido
Resolución MSC-143(77)	Sustituye el texto del anexo I del anexo B y la regla 49 (regiones periódicas tropicales) del anexo II.
Resolución MSC-172(79)	Modifica el modelo del Certificado internacional de francobordo y del Certificado internacional de exención relativo al francobordo.
Resolución MSC-223(82)	Modifica las reglas 22 (imbornales, tomas y descargas) y 39 (altura mínima de proa y flotabilidad de reserva) del anexo I del anexo B.
Resolución MSC-270(85)	Modifica las reglas 1 (resistencia y estabilidad sin avería de los buques) y 3 (definiciones de los términos usados en los anexos) del anexo I del anexo B.
Resolución MSC-329(90)	Modifica la regla 47 (zona periódica de invierno del hemisferio sur) del anexo I del anexo B.
Resolución MSC-345(91)	Modifica la regla 27 (tipos de buques) del anexo I del anexo B.
Resolución MSC-356(92)	Modifica la regla 2-1 (autorización de organizaciones reconocidas) del anexo I del anexo B.
Resolución MSC-375(93)	Modifica las reglas 3 (definiciones de los términos usados en los anexos), 53 (aplicación del Código de implantación) y 54 (verificación del cumplimiento) del anexo I del anexo B.

192. A semejanza de las modificaciones introducidas al Protocolo del Convenio SOLAS, las enmiendas al Protocolo LL de 1988 ajustan, precisan o modifican la terminología técnica y los modelos de certificados, con la finalidad de brindar mayor seguridad a la construcción y navegabilidad de buques. Estas modificaciones son compatibles en principio con los fines constitucionales de protección a la vida, la seguridad de las personas y el medioambiente, porque proporcionan reglas técnicas actualizadas para la inspección y certificación de buques.

193. Para terminar, es preciso dar respuesta a los argumentos del Centro de Litigio Estratégico Nacional e Internacional (CELENI) de la Universidad Militar Nueva Granada. En su criterio, el Protocolo de 1998 del Convenio SOLAS contiene normas rigurosas en torno a la inspección y certificación de buques, que podrían en principio, restringir el derecho a la libertad de empresa. Aunque el interviniente no se refiere a ningún artículo en particular, en razón de su argumento y del contenido del protocolo, la Sala interpreta que, en realidad, se refiere a las enmiendas enlistadas en el fundamento jurídico 190 de la presente providencia.

194. De acuerdo con la jurisprudencia, el legislador tiene amplias facultades para intervenir en la libertad de empresa, con el fin de asegurar la prevalencia del interés general y el bien común, la responsabilidad social y ambiental de los

actores económicos, la redistribución de oportunidades, la estabilización económica y la protección al patrimonio cultural de la Nación (artículos 333 y 334 de la Constitución)¹²⁹. En consecuencia, el legislador está habilitado para diseñar controles y permitir que las autoridades administrativas ejerzan funciones de inspección y vigilancia sobre las empresas, pues estas, en cualquier caso, “están sujetas a la dirección general de la economía por el Estado”¹³⁰. No obstante, esta intervención solo resultará acorde con la Constitución cuando se lleve a cabo por ministerio de la ley, no afecte el núcleo esencial de dicha libertad, obedezca a motivos suficientes, respete el principio de solidaridad y responda a criterios de razonabilidad y proporcionalidad¹³¹.

195. Respecto del mencionado núcleo esencial de la libertad de empresa, la Corte ha explicado que dicha libertad comprende los siguientes derechos: “(i) [a] un tratamiento igual y no discriminatorio entre empresarios o competidores que se hallan en la misma posición; (ii) a concurrir al mercado o retirarse; (iii) a la no interferencia del Estado en los asuntos internos de la empresa, como la organización y los métodos de gestión; (iv) a la libre iniciativa privada; (v) a la creación de establecimientos de comercio con el cumplimiento de los requisitos que exija la ley, y (vi) a recibir un lucro razonable por su actividad económica”¹³².

196. Con fundamento en lo expuesto, la Corte concluye que las enmiendas al Protocolo de 1998 del Convenio SOLAS no restringen de manera injustificada la libertad de empresa. Lo anterior es así por varias razones. Primera, fueron aprobadas por una ley de la República. Segunda, no afectan el núcleo esencial de ese derecho porque otorgan el mismo tratamiento a todas las personas que se dedican al transporte marítimo; no limitan el derecho a concurrir al mercado o retirarse de él; no interfieren en los asuntos internos de las empresas que realizan esa actividad; y no prohíben la iniciativa privada, la creación de establecimientos de comercio o el derecho a recibir un lucro por la mencionada actividad económica.

197. Además, ya se ha mencionado, las finalidades del Protocolo de 1998 del Convenio SOLAS son compatibles con la Constitución y que, de conformidad con esta, el Estado debe promover la internacionalización de las relaciones económicas y ecológicas (artículo 227 de la Constitución), mediante la celebración de tratados internacionales (artículos 224 y 227 de la Constitución). En este sentido, las enmiendas son adecuadas para alcanzar esas finalidades porque garantizan la seguridad de los buques, las personas y los bienes que se transportan en ellos; facilitan el comercio marítimo internacional, y propician la preservación y conservación del medioambiente.

¹²⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-851 de 2013.

¹³⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-265 de 1994, reiterada en la Sentencia C-1260 de 2001.

¹³¹ Corte Constitucional, Sentencia C-615 de 2002, reiterada, entre otras, en las sentencias C-620 de 2012, C-228 de 2010 y C-850 y C-352 de 2009.

¹³² Corte Constitucional, Sentencia C-088 de 2018, la cual reitera las sentencias C-264 de 2013 y C-263 de 2011.

198. Por otra parte, debe tenerse en cuenta que la regulación prevista en las enmiendas se orienta a brindar estándares técnicos para la navegación adecuada de los buques. Así, por ejemplo, los protocolos indican cuáles son las condiciones técnicas que deben cumplir las escotillas, los portillos, las puertas de desagüe. También formulan reglas en torno a la navegación en las zonas de invierno (norte y sur) y tropicales. Estas reglas no restringen el ámbito esencial de la libertad de empresa y tampoco constituyen una carga desproporcionada para los empresarios, en la medida que buscan garantizar la seguridad en el mar y la protección del ecosistema marítimo. En este sentido, no sustituyen el núcleo de decisión privada de los agentes económicos (armadores y propietarios de buques, empresas de construcción y diseño naval, entre otras) y su derecho a competir en el mercado.

199. En consecuencia, la Sala Plena concluye que los protocolos que modifican el Convenio SOLAS y el Convenio LL son compatibles con la Constitución.

4.3. Compatibilidad de la Ley 2419 de 2024 con la Constitución

200. La Ley 2419 de 2024, “por medio de la cual se aprueba el ‘Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)’, y el ‘Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)’, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988”, consta de 3 artículos. El primero establece la aprobación de los dos protocolos; el segundo dispone que, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 7 de 1944, el instrumento obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional; y el último artículo determina que la Ley rige a partir de su fecha de publicación.

201. Los tres artículos son constitucionales. El primero es compatible con la competencia asignada al Congreso de la República en el artículo 150, numeral 16, de la Constitución, según el cual a dicha autoridad le corresponderá “aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional”¹³³. Esta competencia fue ejercida válidamente en este caso, pues los protocolos fueron aprobados sin modificación alguna sobre su articulado.

202. El segundo es igualmente constitucional, pues reitera la regla jurisprudencial a cuyo tenor “la ley rige desde el momento en que se perfeccione el vínculo internacional respectivo, precisión que responde a lo dispuesto en general por el derecho internacional y la Constitución en materia de leyes aprobatorias de tratados internacionales”¹³⁴. Al respecto, el artículo 1 de la Ley

¹³³ Cfr. artículo 189.2 de la Constitución: “Corresponde al presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: [...] 2. Dirigir las relaciones internacionales [...] y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso”.

¹³⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-446 de 2009.

7 de 1944 estatuye que los tratados, convenios, convenciones, acuerdos, arreglos u otros actos internacionales aprobados por el Congreso “no se considerarán vigentes como leyes internas, mientras no hayan sido perfeccionados por el Gobierno en su carácter de tales, mediante el canje de ratificaciones o el depósito de los instrumentos de ratificación, u otra formalidad equivalente”. Desde esta perspectiva, la precisión que hace el artículo 2 de la Ley 2419 de 2024 “responde a lo dispuesto en general por el derecho internacional y la Constitución en materia de leyes aprobatorias de tratados internacionales”¹³⁵.

203. Por su parte, el tercer artículo es acorde con los principios de vigencia de la ley en el tiempo, cuyos efectos serán por regla general hacia el futuro. Este mandato, ha dicho la Corte, se ve reflejado, por ejemplo, en el artículo 58 superior, en el que se contempla la irretroactividad de la ley como una garantía de estabilidad de los derechos de las personas. De ahí que la fórmula utilizada por la ley bajo estudio sea plenamente compatible con los contenidos de la Constitución Política¹³⁶.

204. En consecuencia, se procederá a declarar la exequibilidad de la Ley 2419 de 2024.

5. Conclusión

205. La Corte concluye que el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)” y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988”, así como la Ley 2419 de 2024, que los aprueba, son compatibles con la Constitución desde un punto de vista formal y material. En especial, porque contemplan ajustes a las normas relativas a integridad y seguridad de los buques, y preservan fines constitucionalmente valiosos, como la vida, la integridad y la salud de las personas, así como la conservación de ecosistemas marítimos, mediante la incorporación de sistemas de inspección y certificación de buques. Asimismo, porque los protocolos y sus contenidos respetan principios esenciales, como la soberanía y la autodeterminación de los Estados.

206. En esa medida, se procederá a declarar la constitucionalidad de los protocolos y la exequibilidad de la Ley 2419 de 2024.

V. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

¹³⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-163 de 2015, reiterada en la Sentencia C-491 de 2019. Al respecto, también se pueden consultar las sentencias C-446 de 2009 y C-578 de 2002.

¹³⁶ Corte Constitucional, sentencias C-424 de 1994 y C-163 de 2023.

RESUELVE

Primero: Declarar **CONSTITUCIONALES** el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)” y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988.

Segundo: Declarar **EXEQUIBLE** la Ley 2419 de 2024, “por medio de la cual se aprueba el ‘Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)’, y el ‘Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)’, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988”.

Comuníquese, cúmplase y publíquese.

JORGE ENRIQUE IBÁÑEZ NAJAR
Presidente

NATALIA ÁNGEL CABO
Magistrada

HECTOR ALFONSO CARVAJAL LONDOÑO
Magistrado

JUAN CARLOS CORTÉS GONZÁLEZ
Magistrado

LINA MARCELA ESCOBAR MARTÍNEZ
Magistrada

VLADIMIR FERNÁNDEZ ANDRADE
Magistrado

PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA
Magistrada

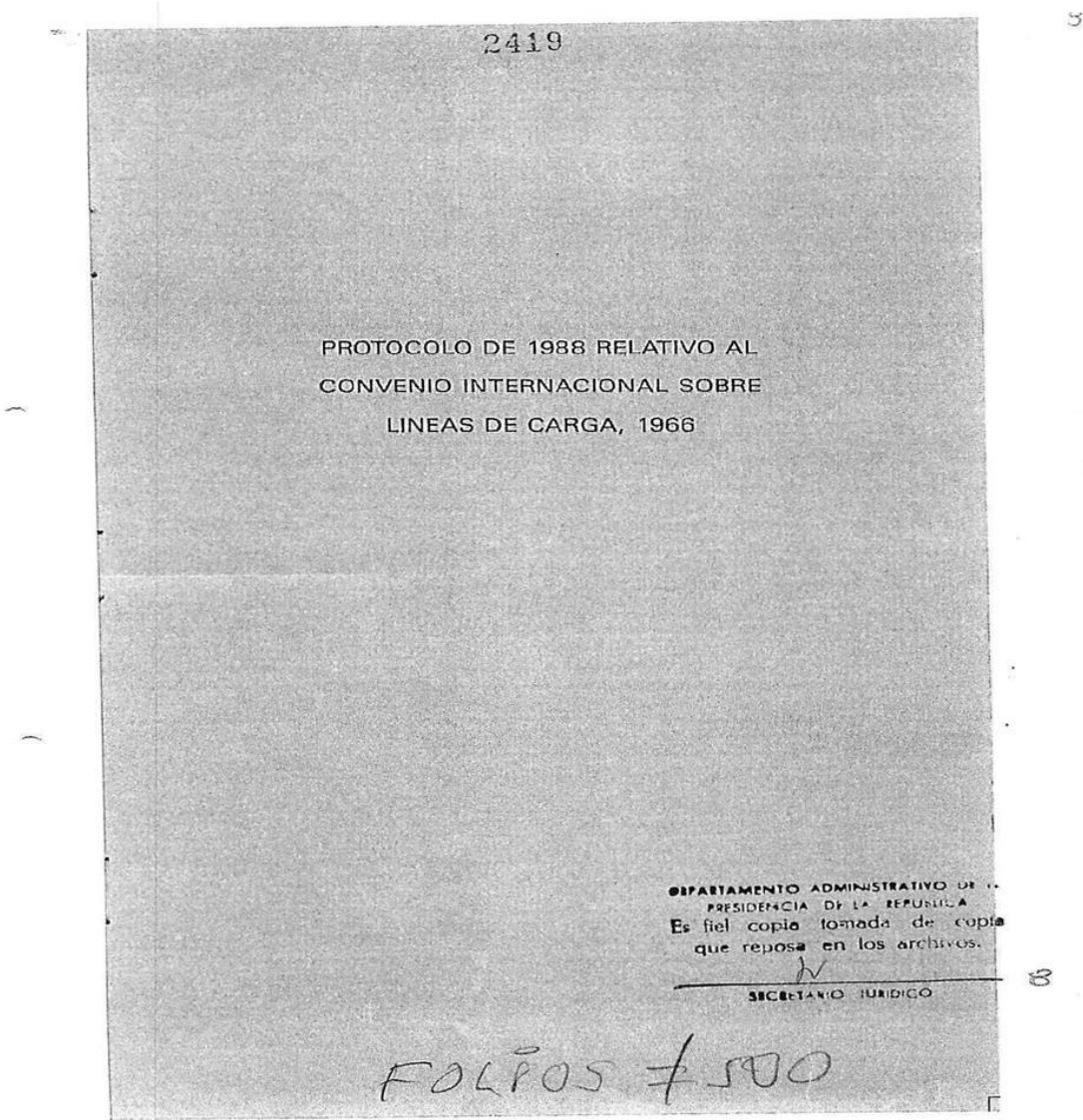
MIGUEL POLO ROSERO
Magistrado

JUAN JACOBO CALDERÓN VILLEGAS
Magistrado (e)

ANDREA LILIANA ROMERO LOPEZ
Secretaria General

Anexo de la Sentencia C-383 de 2025

A continuación, se presenta el contenido del “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)” adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988. Lo anterior, de acuerdo con la copia oficial de dichos tratados enviada a la Corte Constitucional por la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República el 16 de agosto de 2024.



2419

4

PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO PARTES en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,
hecho en Londres el 5 de abril de 1966,

RECONOCIENDO que el citado Convenio contribuye en medida importante a
acrecentar la seguridad tanto de los buques y de los bienes en el mar como la
de la vida de las personas a bordo de los buques,

RECONOCIENDO ASIMISMO que es necesario perfeccionar todavía más las
disposiciones de orden técnico del citado Convenio,

RECONOCIENDO ADEMÁS que es necesario incorporar en el mencionado Convenio
disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las
correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la
conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional sobre líneas de
carga, 1966,

CONVIENEN:

J/3846

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

h
SECRETARIO JURÍDICO

9

- 2 -

ARTICULO I

Obligaciones generales

1 Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de sus anexos, los cuales serán parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a sus anexos.

2 Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante llamado "el Convenio"), salvo por lo que respecta al artículo 29, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

3 Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

ARTICULO II

Certificados existentes

1 No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado internacional de francobordo vigente cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque conservará su validez hasta la fecha en que caduque.

2 Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptado el 5 de abril de 1966.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

2419

- 3 -

ARTICULO III

Comunicación de información

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:

- a) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;
- b) una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a efectos de aplicación de lo relacionado con líneas de carga, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y
- c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo.

ARTICULO IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3), los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA A
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

10

- 4 -

5

- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.
- 2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.
- 3 Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva o aceptado el Convenio o que se hayan adherido a éste.


ARTICULO V

Entrada en vigor

- 1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:
- a) cuando por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y
 - b) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

- 2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es lim como consta de copia
que reposa en los archivos

SECRETARIO JUEZ

2419

- 5 -

17

6

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en fue depositado.

4 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo o una enmienda al Convenio, acordada entre las Partes en el presente Protocolo, en virtud del artículo VI, se considerará referido al presente Protocolo o el Convenio en su forma enmendada.

ARTICULO VI

Enmiendas

1 El presente Protocolo y, entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio, podrán ser enmendados por uno de los dos procedimientos expuestos a continuación.

2 Enmienda previo examen en el seno de la Organización:

- a) Toda enmienda propuesta por una Parte en el presente Protocolo será sometida a la consideración del Secretario General de la Organización y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización y todos los Gobiernos Contratantes del Convenio, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla.
- b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine.
- c) Los Estados que sean Partes en el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

N
SECRETARIO JURIDICO

11

- 6 -

- d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el subpárrafo c) (y en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que un tercio por lo menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación.
- e) Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo d) serán enviadas por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el presente Protocolo, a efectos de aceptación.
- f) i) Toda enmienda a un artículo o al anexo A del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un artículo del Convenio, se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el presente Protocolo.
- ii) Toda enmienda al anexo B del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un anexo del Convenio, se considerará aceptada:
- aa) el término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a efectos de aceptación; o
- bb) el término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determinó en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

Si, no obstante, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de las Partes, ya un número de Partes cuyas flotes mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante de todas las Partes, notifican al Secretario General de la Organización que rechazan la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO GENERAL

2419

12

- 7 -

5

g) i) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) i) entrará en vigor, con respecto a las Partes en el presente Protocolo que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte con posterioridad a esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado la Parte de que se trate.

ii) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) ii) entrará en vigor, con respecto a todas las Partes en el presente Protocolo, exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en dicho subpárrafo y que no hayan retirado su objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle vigencia durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ese, que en el momento de la aprobación de tal enmienda fije una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

3 Enmienda a cargo de una Conferencia:

- a) A solicitud de cualquier Parte en el presente Protocolo con la que se muestre conforme un tercio por lo menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al presente Protocolo y al Convenio.
- b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes a efectos de aceptación.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es Folio Copia Removida del Expediente
CON FECHA EN LOS ANEXOS.
IV
SECRETARIO GENERAL

12

9

- 8 -

- c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los subpárrafos 2 f) y g), a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencia a la Conferencia.
- 4 a) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquella haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en dicho subpárrafo haya rechazado la enmienda y no haya retirado su objeción, en la medida en que tales certificados guarden relación con asuntos cubiertos por la enmienda en cuestión.
- b) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquella haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en el subpárrafo 2) g) ii), haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de dar efectividad a dicha enmienda.
- 5 Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda efectuada en virtud del presente artículo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente.
- 6 Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el subpárrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General de la Organización quien informará a todas las Partes en el presente Protocolo de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
7/
SECRETARIO GENERAL

2419

- 9 -

10
Lo

7 El Secretario General de la Organización informará a todas las Partes en el presente Protocolo de cualesquiera enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

ARTICULO VII

Denuncia

1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el mismo, en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años, a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.

3 La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

4 Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo 3) del artículo 30 del Convenio.

ARTICULO VIII

Depositario

1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").

2 El depositario:

- a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

13

- 10 -

11

- i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
- b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO IX

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN LONDRES el once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO DE ESTADO

2419

- 11 -

14
12

ANEXO A

MODIFICACIONES Y ADICIONES A LOS ARTICULOS DEL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

Artículo 2

Definiciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente:

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

Añádese un nuevo párrafo 9) que diga:

"9) 'Fecha de vencimiento anual': el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate."

Artículos 3, 12, 16, y 21

En el texto actual de estos artículos se suprime toda referencia a "(1966)" en relación con el Certificado internacional de francobordo.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
14
SECRETARIO DE ESTADO

13
- 12 -

Artículo 4

Ambito de aplicación

Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente:

"3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el Anexo 1 son aplicables a los buques nuevos."

Artículo 5

Excepciones

En el párrafo 2) c) sustitúyase "Punta Norte" por "Punta Rasa (Cabo San Antonio)".

Artículo 13

Visitas, inspecciones y marcas

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos y marcas"

En el texto del artículo sustitúyase "visitas, inspecciones y colocación de marcas", cada vez que aparece, por "reconocimientos y marcas", y modifíquense en consecuencia los artículos pertinentes.

Artículo 14

Reconocimientos e inspecciones iniciales y periódicos

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

Dr
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 13 -

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"1 Los buques serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

- a) Un reconocimiento inicial previo a la entrada en servicio del buque, que incluirá una inspección completa de su estructura y equipo en la medida en que el buque esté regido por el presente Convenio. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio.
- b) Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos 2, 5, 6 y 7 del artículo 19, realizado de modo que garantice que la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio.
- c) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, a fin de garantizar que:
 - i) ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga;
 - ii) los accesorios y dispositivos para la protección de las aberturas, las barandillas, portas de desagüe y medios de acceso a los alojamientos de la tripulación son objeto del mantenimiento necesario para que se hallen en buen estado;
 - iii) las marcas de francobordo están indicadas correctamente y de modo permanente;
 - iv) se proporcione la información prescrita en la regla 10.

2 El reconocimiento anual a que se refiere el párrafo 1 c) del presente artículo se hará constar en el Certificado Internacional de francobordo o en

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO JURIDICO

- 14 -

el Certificado Internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque que queda exento en virtud del párrafo 2 del artículo 6 del presente Convenio.

Artículo 16

Expedición de los certificados

Suprímase el párrafo 4).

Artículo 17

Expedición de un certificado por otro Gobierno

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno"

Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente:

"Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de otro Gobierno Contratante, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las disposiciones del presente Convenio, expedir o autorizar a que se expida a este buque el Certificado Internacional de francobordo y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrende ese certificado de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio."

En el párrafo 4) se suprime la referencia a "(1966)".

Artículo 18

Forma de los certificados

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Los certificados se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el Anexo III del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO GENERAL

2419
- 15 -

16

16

Artículo 19

Duración de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Duración y validez de los certificados"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

- "1) El Certificado internacional de francobordo se expedirá para un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años.
- 2) a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1), cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
- b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
- c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.
- 3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo 1), siempre que los reconocimientos anuales mencionados en el artículo 14, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO JURIDICO

16

- 16 -

- 4) Si después del reconocimiento de renovación a que se hace referencia en el párrafo 1) b) del artículo 14 no puede expedirse un nuevo certificado al buque antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización que efectúe el reconocimiento podrá prorrogar la validez del certificado existente por un periodo que no exceda de cinco meses. Esta prórroga se anotará en el certificado y no se concederá más que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones, que afecte al francobordo.
- 5) Si en la fecha de expiración de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo de más de tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.
- 6) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones del presente artículo, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
N
SECRETARIO JURIDICO

2419

18

- 17 -

- 7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2), 5) y 6), que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.
- 8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual antes del periodo estipulado en el artículo 14:
- a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;
 - b) el reconocimiento anual subsiguiente prescrito en el artículo 14 se efectuará a los intervalos que en dicho artículo se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;
 - c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en el artículo 14.
- 9) El Certificado internacional de francobordo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:
- a) si el casco o las superestructuras del buque han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor;
 - b) si los accesorios y los dispositivos mencionados en el párrafo 1) c) del artículo 14 no se han mantenido en buen estado de funcionamiento;
 - c) si en el certificado no figura una anotación que indique que el buque ha sido objeto de reconocimiento tal como se estipula en el párrafo 1) c) del artículo 14;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO JURIDICO

17

18

- 18 -

- d) si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada.
- 10) a) El plazo de validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido por una Administración a un buque al que se conceda una exención en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 6 no excederá de cinco años. Dicho certificado estará sujeto a un procedimiento de renovación, refrendo, prórroga y anulación análogo al estipulado en este artículo para el Certificado internacional de francobordo;
- b) la validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque al que se conceda una exención en virtud del párrafo 4) del artículo 6, quedará limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado.
- 11) Todo certificado expedido a un buque por una Administración dejará de tener validez si el buque pasa a enarbolar el pabellón de otro Estado."

Artículo 21

Control

En el párrafo 1) c) la referencia al "párrafo 3)" se sustituye por "párrafo 9)".

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 19 -

18

~~20~~

ANEXO B

MODIFICACIONES Y ADICIONES A LOS ANEXOS DEL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

ANEXO I

REGLAS PARA LA DETERMINACION DE LAS LINEAS DE CARGA

CAPITULO I - GENERALIDADES

Regla 1

Resistencia del casco

Se modifica el título de modo que diga "Resistencia del buque".

En la primera frase de la regla se sustituye la palabra "casco" por
"buque".

Regla 2

Aplicación

Añádanse los nuevos párrafos 6) y 7) siguientes:

"6) Las reglas 22 2) y 27) se aplicarán únicamente a los buques cuya
quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase
equivalente en la fecha en que entre en vigor el Protocolo de 1988
relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o
posteriormente a esa fecha.

7) Los buques nuevos distintos de los especificados en el párrafo 6)
cumplirán con lo dispuesto en la regla 27 del presente Convenio (en su
forma enmendada) o en la regla 27 del Convenio internacional sobre líneas
de carga, 1966 (aprobado el 5 de abril de 1966), según lo determine la
Administración."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

N

SECRETARIO GENERAL

18

- 20 -

Regla 3

Definiciones de los términos usados en los anexos

Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente:

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

En el párrafo 5) b) se sustituyen las palabras "la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas de costado del forro" por "las líneas de trazado de la cubierta y del costado".

Regla 5

Marca de francobordo

En la última frase de la regla se suprimen las palabras "(como se indica en la figura 2)".

Regla 9

Comprobación de las marcas

Se suprime la referencia a "1965" en relación con el Certificado internacional de francobordo."

CAPITULO II - CONDICIONES DE ASIGNACION DEL FRANCOBORDO

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
N
SECRETARIO JURIDICO

2419

- 21 -

Regla 10

Información que procede facilitar al capitán

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) por el siguiente:

- "2) Todo buque al que, al término de su construcción, no se le exija que sea 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 la condición de buque en rosca;
 - b) llevará a bordo, a disposición del capitán y en una forma aprobada, toda la información de garantía 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;
 - c) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes demostrativos de que esa información ha sido aprobada por la Administración;
 - d) 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."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paula J
SECRETARÍA JURÍDICA

19

23
- 22 -

Regla 15

Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

En la última frase del párrafo 5) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación".

Regla 22

Imbornales, tomas y descargas

En la primera frase del párrafo 1) intercalense las palabras ",salvo en los casos indicados en el párrafo 2)," a continuación de "provistas,".

Se añade el párrafo siguiente al texto existente:

"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 escora 5° 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 lo prescrito en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor."

Los actuales párrafos 2) a 5) pasan a ser 3) a 6).

En el párrafo reenumerado 4) la referencia al "párrafo 1)" queda sustituida por "párrafo 2).

En la primera frase del párrafo reenumerado 6) se sustituyen las palabras "Todas las válvulas y accesorios fijos al casco" por "Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas".

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

Paulo J.
SECRETARIO JURIDICO

2419

20

24

- 23 -

Regla 23

Portillos

En el párrafo 2) de la regla se sustituye la palabra "flotación" por "línea de carga de verano (o de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, dado que tal línea haya sido asignada)".

Regla 24

Portas de desagüe

En la primera frase del párrafo 2) se sustituyen las palabras "el área calculada" por "el área calculada de conformidad con el párrafo 1)".

En la última frase del párrafo 2) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación".

En el párrafo 3) se sustituyen las palabras "Cuando un buque tenga un tronco que no cumple" por "Cuando un buque provisto de un tronco no cumple".

CAPITULO III - FRANCOBORDOS

Regla 27

Tipos de buques

El texto actual queda sustituido por el siguiente:

"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;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Pamela H
SECRETARIO JURIDICO

20

- 24 -

- b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas frías de acero o de otro material equivalente, estancas; y
- c) tenga baja permeabilidad en los espacios de carga llenos.
- 3) Un buque de tipo 'A' de eslora superior a 150 m al que se le 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 A de la regla 28.

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 como buques de tipo 'B'.
- 6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15, salvo por lo que respecta al párrafo 7), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla B de la regla 28, aumentados en los valores indicados en la tabla siguiente:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo R
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 25 -

26

INCREMENTO DEL FRANCOBORDO SOBRE EL FRANCOBORDO TABULADO PARA BUQUES DE TIPO "B" CUYAS TAPAS DE ESCOTILLA NO CUMPLAN CON LA REGLA 15 7) o LA REGLA 16

Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)
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 del buque se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 220 m de eslora serán determinados por la Administración.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo N
SECRETARIO JURIDICO

21

- 26 -

- 7) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15 7) ó en la regla 16 se les asignarán francobordos basados en la tabla B de la regla 28, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) a 13) inclusive de la presente regla.
- 8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en virtud del 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 1 y 2 cumplen con lo dispuesto en la regla 16 y tienen resistencia suficiente, considerados con especial atención sus dispositivos de estanquidad y sujeción; 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 con lo prescrito en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la tabla B de la regla 28 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas B y A para las correspondientes esloras.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo J.
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 27 -

28
22

- 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 A y los de la tabla B de la regla 28, a condición de que el buque cumpla con lo prescrito en:
- i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 4), como si se tratara de un buque de tipo 'A';
 - ii) los párrafos 6), 11) y 13) de la presente regla; y
 - iii) el párrafo 12) de la presente regla, 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%.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo H
SECRETARIO JURIDICO

22

29

- 28 -

- 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 tiene 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 5° 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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tenida de copia
que reposa en los archivos.
Paula h
SECRETARIO JURIDICO

2419

- 29 -

23
30

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 eje 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 subpárrafos 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 subpárrafo 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 subpárrafo 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paula H
SECRETARÍA JURÍDICA

23

31
- 30 -

- 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 de doble fondo o de un tanque lateral, los tanques de 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, tales 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 y las aberturas que se cierran

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada del original
que reposa en los archivos.
Paula J.
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 31 -

64
32

- con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan con la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan con la regla 16 o con la regla 19 4)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan con 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 con la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separan 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 15°. Podrá admitirse una escora de hasta 17° 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 20° 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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paul
SECRETARIO GENERAL

24

3

- 32 -

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 otros buques carentes de medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan con 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 cubiertas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 2) 26 3) 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 frizadas, 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 37

Reducción por superestructuras y troncos

En la nota al pie de las tablas correspondientes a los buques de tipo "A" y de tipo "B", se intercala la expresión "y troncos" después de la palabra "superestructuras".

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo H
SECRETARIO GENERAL

2419

- 33 -

35
34

Regla 38

Arrufo

En la definición de "y" del párrafo 12) se sustituyen las palabras "extremo de la línea de arrufo" por "la perpendicular de popa o de proa".

Regla 40

Francobordos mínimos

En la primera frase del párrafo 4) se sustituye "párrafo 1)" por "párrafo 3)".

CAPITULO IV - PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNEN
FRANCOBORDOS PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA

Regla 44

Estiba

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Generalidades

- 1) Las aberturas de la cubierta de intemperie sobre las que se estiba la carga irán firmemente cerradas y aseguradas.

Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.

- 2) Las cubiertas 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia original de copia
que respalda los autos.
Paul L
30/01/2015 14:00:00

25

- 34 -

Se extenderá la cubertada de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando espacio necesario para obstáculos como barandillas, barruganetes, pies derechos, etc, a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una media del 4% de la manga. Se estibaré, dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo de pops.

- 3) En los buques que navoquen en invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada no excederá, por encima de la cubierta de 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.*

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera aprobado inicialmente por la Organización mediante la resolución A.287(VIII) y enmendado por el Comité de Seguridad Marítima en su 39º período de sesiones.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

lv

SECRETARIO JURIDICO

2419

- 35 -

26
36

Estabilidad

- 7) Se dispondrá todo lo necesario para que haya un margen de seguridad en cuanto a estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua y formación de hielo, si procede, 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 con lo prescrito en la regla 25 5) a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con espaciado 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 peso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquélla 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 aprobado inicialmente por la Organización mediante la resolución A.287(VIII) y enmendado por el Comité de Seguridad Marítima en su 39º periodo de sesiones.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESidencia DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo
SECRETARIO EJECUTIVO

26

37
- 36 -

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

Al final del párrafo 5) se sustituya el punto por una coma y se añada el siguiente texto: "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 on cubierta."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
h
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 37 -

27

38

ANEXO II

ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES

Regla 46

Zonas y regiones periódicas de invierno del hemisferio Norte

Se sustituye la última frase del párrafo 1) b) por la siguiente: "Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, la región periódica de invierno del Atlántico Norte y la parte del Mar Báltico situada más allá del paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak. Las Islas Shetland se considerarán situadas en el límite entre las zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 noviembre a 31 marzo
VERANO: 1 abril a 31 octubre"

Regla 47

Zona periódica de invierno del hemisferio Sur

Al final del párrafo, se sustituyen las palabras "hasta la costa occidental del continente americano" por "hasta el punto de latitud 33°S y longitud 79°W, luego la loxodrómica hasta el punto de latitud 41°S y longitud 75°W, luego la loxodrómica hasta el faro Punto Corona, isla de Chiloé, latitud 41°47'S y longitud 73°53'W, luego, paralelamente a las costas septentrional, oriental y meridional de la isla de Chiloé, hasta el punto de latitud 43°20'S y longitud 74°20', y luego al meridiano 74°20'W hasta el paralelo 45°45'S, incluyendo la zona interior de los canales de Chiloé desde el meridiano 74°20'W hacia el Este."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

Tanya J.

SECRETARÍA JURÍDICA

27

39
- 38 -

Regla 48

Zone tropical

Al final del primer subpárrafo del párrafo 2), se sustituyen las palabras "y la loxodrómica desde este último punto hasta la costa occidental del continente americano a una latitud de 30°S." por "la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 32°47'S y longitud 72°W y desde este punto el paralelo de latitud 32°47'S hasta la costa occidental de América del Sur."

En el segundo subpárrafo del párrafo 2) la palabra "Coquimbo" se sustituye por la palabra "Valparaíso".

Regla 49

Regiones periódicas tropicales

En el párrafo 4) b) se sustituyen las palabras "hasta la longitud 120°E y desde aquí por el meridiano de longitud 120°E hasta la costa de Australia" por "hasta la longitud 114°E y desde aquí por el meridiano de longitud 114°E hasta la costa de Australia".

Mapa de las zonas y de las regiones periódicas

Se sustituyen las palabras "ZONA PERIODICA DE INVIERNO" donde indican el área a lo largo de la costa oriental de los Estados Unidos por "REGION PERIODICA DE INVIERNO".

La primera parte de estas enmiendas no afecta al texto español. En todas las partes del mapa en que aparece la expresión "ZONA PERIODICA TROPICAL" se sustituye ésta por "REGION PERIODICA TROPICAL".

En la nota se sustituye la palabra "occidental" por "oriental".

Se desplaza el límite de la zona periódica tropical de la costa de Australia, de la longitud de 120°E a la longitud de 114°E.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

h
SECRETARÍA JURÍDICA

2419

- 39 -

Se suprime la línea límite sur de la zona de verano del hemisferio Sur desde el punto de latitud 33°S y longitud 79°W, hacia el Este, hasta la costa occidental del continente americano. Se traza una loxodrómica desde dicho punto de latitud 33°S y longitud 79°W hasta el punto de latitud 41°S y longitud 75°W; desde este punto se traza una loxodrómica hasta el faro de Punta Corona en la isla de Chiloé, latitud 41°47'S y longitud 73°53'W; desde este punto se marcan las costas norte, este y sur de la isla de Chiloé como límites hasta el punto de latitud 43°20'S y longitud 74°20'W, el meridiano de longitud 74°20'W hasta el paralelo de latitud 45°45'S, y este paralelo hasta la costa occidental de América del Sur.

Se suprime del límite sur de la zona tropical la loxodrómica desde el punto de latitud 26°S y longitud 75°W hasta la costa occidental de América del Sur en la latitud de 30°S. Se traza una loxodrómica desde el punto de latitud 26°S y longitud 75°W hasta el punto de latitud 32°47'S y longitud 72°W y luego el paralelo de latitud 32°47'S hasta la costa occidental de América del Sur.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Pablo L.
SECRETARIO GENERAL

28

- 40 -

ANEXO III
CERTIFICADOS

Los modelos existentes del Certificado internacional de francobordo, 1966 y del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se sustituirán por los siguientes:

"Modelo del Certificado internacional de francobordo
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____ (nombre del Estado)

por

_____ (persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{1/}

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros).....
Número IMO^{2/}

Francobordo asignado como:^{3/}

Tipo de buque^{3/}

(Buque nuevo

(

(Buque existente

(Tipo 'A'

(Tipo 'B'

(Tipo 'B' con francobordo

(reducido

(Tipo 'B' con francobordo

(aumentado

- ^{1/} Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- ^{2/} De conformidad con la resolución A.600(15) -- Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, la inclusión de éste dato tiene carácter voluntario.
- ^{3/} Téchese según proceda.

MINISTERIO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
h
SECRETARIO JURIDICO

2419

- 41 -

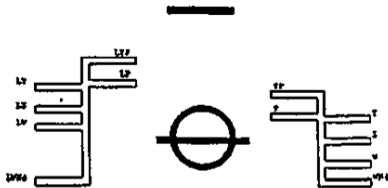
24

42

Francobordo medido desde la ^{4/} línea de cubierta		Trasado de la línea de carga ^{4/}
Tropical	..... mm (T)	..... mm por encima de (V)
Verano	..... mm (V)	..... mm Bordo superior, de la línea que pasa por el centro del anillo
Invierno	..... mm (I)	..... mm por debajo de (V)
Atlántico		
Norte		
Invierno	..... mm (ANI)	..... mm por debajo de (V)
Madera		
tropical	..... mm (MT)	..... mm por encima de (MV)
Madera		
verano	..... mm (MV)	..... mm por encima de (V)
Madera		
invierno	..... mm (MI)	..... mm por debajo de (MV)
Madera		
Atlántico		
Norte		
invierno	..... mm (MANI)	..... mm por debajo de (MV)

Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de
madera mm. Para el francobordo para madera mm.

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se
miden estos francobordos está a mm de la cubierta en el costado.



4/ No es necesario consignar en el certificado los francobordos y líneas de
carga que no sean aplicables. Las líneas de carga de compartimentado
podrán consignarse en el certificado con carácter voluntario.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo J.
SECRETARIO GENERAL

29

43
- 42 -

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

El presente certificado es válido hasta5/ a
condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado que
expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad)

- Notas:**
- 1 Cuando un buque parta de un puerto situado en un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.
 - 2 Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse en la cantidad correspondiente a la concesión para agua dulce indicada anteriormente. Cuando la densidad sea diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

- 2/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 1) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.


SECRETARIO EJECUTIVO

- 43 -

44.

Refrendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual:

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Pecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

Paulo

SECRETARIO JUDICIAL

30

5

- 44

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c):

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO JURÍDICO

2419
- 45 -

31
44

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) ó 19 6) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Téchese según proceda

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paula R
SECRETARIO GENERAL

31

27
X

- 46 -

Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION RELATIVO AL FRANCOBORDO

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por (persona u organización reconocida)

Datos relativos al buque1/
Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros)
Número IMO2/

SE CERTIFICA:

Que el buque queda exento de las disposiciones del Convenio por aplicación de lo prescrito en el artículo 6 2)/6 4)3/ del mismo.

Las disposiciones del Convenio de las que el buque queda exento en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2), son las siguientes:
.....
.....

El viaje para el cual se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 4) es:

Desde:
Hasta:

- 1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- 2/ De conformidad con la resolución A.600(15) Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.
- 3/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

2419

- 47 -

32
48.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2) o el artículo 6 4):

.....

El presente certificado es válido hasta4/ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 10) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Raulo N
SECRETARIO JURIDICO

32

19

- 48 -

Refrendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 l) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
h
SECRETARIO JURIDICO

2419

JP
23

- 49 -

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c):

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en artículo 19 3) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario
autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es por copia tomada de copia
que consta en los archivos.
Paulo H
SECRETARIO JURÍDICO

33

- 50 -

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llenada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) 6 el artículo 19 6) sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)2/ del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

2/ Téchese según proceda."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

2419

94

تعديلات عام 2003 على بروتوكول عام 1988 للمعاق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966
(القرار MSC. 143(77))

2003 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966
(Resolution MSC.143(77))

AMENDEMENTS DE 2003 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE
(Résolution MSC.143(77))

ПОПРАВКИ 2003 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА
(Резолюция MSC.143(77))

ENMIENDAS DE 2003 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966
(Resolución MSC.143(77))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada del original
que reposa en los archivos.
Raulo L
SECRETARIO GENERAL

94

2765

RESOLUCIÓN MSC.143(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966**

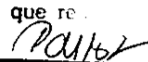
EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia de la resolución que re-
que re-

SECRETARIO GENERAL

2419
- 2 -

202
260

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 cubiertas 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es copia de la copia

701

202

- 3 -

- 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia del original de copia
que se encuentra en los archivos.
Paula
SECRETARÍA DE JURISPRUDENCIA

2419

- 4 -

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).

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia del original en copia

QUI
Raf/

203

- 5 -

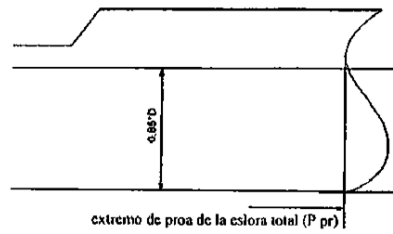


Figura 3.1

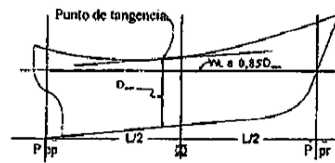


Figura 3.2

- 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 trancañiles 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 trancañil fuera de forma angular.

DEPARTAMENTO DE INGENIERIA DE LA
FABRIL DE LA FLOTA DE LA ARMADA
Es fiel copia de la copia
que se encuentra en los archivos.
Paul
SECRETARIO GENERAL

- 6 -

- Es fiel copia tomada de copia
Pablo 2

374.
- 7 -

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 puedan cumplir las prescripciones estructurales.

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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de lo que se origina
Lina Marcela Escobar Martínez
Pamela
SECRETARÍA DE FISCALÍA

2419

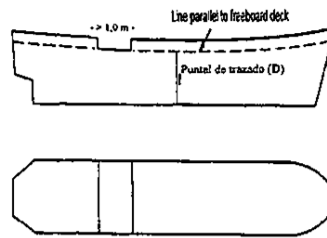


Figura 3.3

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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es copia
GU
Raul

- 9 -

- 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 en 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 bucy 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.

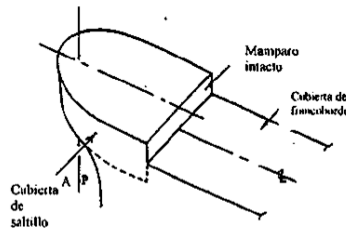


Figura 3.4

- 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) *Estando a la intemperie.* Estando a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar.
- 14) *Estando al agua.* Estando 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.

REPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es fiel copia de los
que se
Pablo
13 de mayo de 2010

2410
- 10 -

374

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.

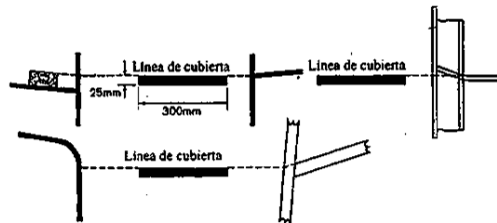


Figura 4.1 - Línea de cubierta

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;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA DE LOS IMPUESTOS DE RENTA
Es fiel copia del original
206

Panb r

- que re
Pablo F

- 12 -

-



—



—

—

—

—

—

—

—

—

- 13 -

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 inadmisibles, 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 pueda esperar; y

Es fiel copia de lo que se encuentra en los archivos de la
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
que repasa en los archivos.
[Firma]
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 14 -

325

- 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.

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 longitud del buque a partir de la perpendicular de proa.

que se sitúen en las cubiertas
208
SECRETARÍA DE FOMENTO

329.
- 15 -

- 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 regla 16, 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:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA DE FOMENTO
SECRETARÍA DE FOMENTO

2419
- 16 -

388

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/m² en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menores de 2,6 t/m² 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/m² para buques de 24 m de eslora, y no serán inferiores a 3,5 t/m² 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/m² y 2,6 t/m², 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE
PRESIDENCIA DEL TRIBUNAL
Es fiel copia de la original
que reposa en el expediente
Rubio 209
SECRETARIO JUDICIAL

781
- 17 -

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:

$$\text{Carga} = 5 + (L_H - 100)a \text{ en t/m}^2$$

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,

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es copia de la versión de texto
que aparece en los autos.
Falta
SECRETARIO GENERAL

2419
- 18 -

282

y se reducirán linealmente a 3,5 t/m² 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/m².
- c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 2,6 t/m².
- 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/m².

	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/m² en la perpendicular de proa y se reducirán linealmente a 2 t/m² 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/m².
 - c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 1,5 t/m².
 - 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/m².
- 4) Para buques de eslora entre 24 y 100 m, y para emplazamientos entre la perpendicular de proa (Ppr) y 0,25 L, la carga debida a las olas se obtendrá por interpolación lineal según se indica en la tabla 16.2.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA
Es fiel copia
que se
[Firma]
SECRETARÍA

383

	Posición longitudinal		
	Ppr	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 estanquidad 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

ADMINISTRATIVO DE LA
Es fiel copia de cada el copie
que se ha en los archivos.
Rubi
SECRETARIO PLANO

2419

- 20 -

211
384

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 francobordo 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 regla 12 1).

Paul V

385
- 21 -

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 estarán 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia del original de copia
que se usó en la copia.
Rubio
SECRETARÍA DE ESTADO

2419
-22-

212
386

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 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
Imbornales, tomas y descargas DEPENDENCIA DE LA SECRETARÍA

Es fiel copia del original que se encuentra en el expediente.

- 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

[Firma]
SECRETARIO GENERAL

212

302
- 23 -

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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia de lo que se le
que se le ha dado fe.
Raul A.
SECRETARÍA DE ESTADO

2419
-24-

213
388

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 <0.01; por encima de la LCV	Variantes (regla 22.1) con el extremo interior		Extremo exterior >50 mm por debajo de la cubierta de francobordo o <600 mm por encima de la LCV Regla 22.4)	Otros espacios Regla 22.5)	
	>0.01 L por encima de la LCV				
Cubierta de superestructura o techo de casco *	Cubierta de francobordo	Cubierta de francobordo	Cubierta de francobordo	Cubierta de francobordo	
LCV	LCV	LCV	LCV	LCV	
<p>Símbolos:</p> <p>▽ Extremo interior de las tuberías</p> <p>↗ Extremo exterior de las tuberías</p> <p>↘ Tuberías que terminan en la cubierta expuesta</p> <p>○ Válvula de retención sin medios directos de cierre</p> <p>⊗ Válvula de retención con medios directos de cierre regulable localmente</p> <p>⊗ Válvula regulable localmente</p> <p>⊢ Tolerando</p> <p>— Espesor normal</p> <p>≡ Espesor considerable</p>					

Tabla 22.1

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paula
SECRETARIO JEFES

213

- 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 5° 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.

Es fiel copia
PRESENTE
2016/01/10
SACB-1000-10-10-10

2419

- 26 -

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 8,5° 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
Es fiel copia
que en el expediente 2419
Pau 6 2
214

- 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 lumbre, 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 $0,16 \text{ m}^2$. Las aberturas redondas u ovaladas de área superior a $0,16 \text{ m}^2$ 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 $0,16 \text{ m}^2$.
- 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).
- 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;

Las tapas ciegas se colocan por dentro de las ventanillas 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PASADORA LA DE LA REPUBLICA A
que las tapas de lumbiera se colocan, el cuple
den ser desmontables o de bisagra
que no. 1995-1995-05.
Paula

2419
- 28 -

392

- 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia
que se conserva en los archivos
Pablo
SECRETARIO GENERAL

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:

$$A = 0.7 + 0.035 l \text{ (m}^2\text{)},$$

cuando *l* exceda de 20 m:

$$A = 0.07 l \text{ (m}^2\text{)},$$

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 m² 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 m² 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 saltiño 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:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENTA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia
que se
Rafael
SECRETARIO

2410
- 30 -

216

394.

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:

$$F = F_1 + F_2 \cdot f_p \text{ (m}^2\text{)}$$

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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original que se encuentra en el expediente
que se encuentra en el expediente
216
SECRETARÍA DE FISCALÍA

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) Determinese 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 cerrada;
- 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:

$$A_c = l_w((h_b - 1,2)/0,10)(0,004) \text{ (m}^2\text{)}$$

para amuradas de menos de 0,9 m de altura:

$$A_c = l_w((h_b - 0,9)/0,10)(0,004) \text{ (m}^2\text{)};$$

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DEL TRIBUNAL
Es fiel copia de la original
que se encuentra en el expediente.
[Firma]
SECRETARÍA DE LA PRESIDENCIA

2419
- 32 -

220

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_1 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:

$$A_w = (0,07l_w + A_c) \text{ (corrección de arrufo)} (0,5h_s/h_w)$$

área de la porta de desagüe A_s para la superestructura abierta:

$$A_s = (0,07l_1) \text{ (corrección de arrufo)} (b_o/l_1) (1 - (l_w/l_1)^2) (0,5h_s/h_w);$$

cuando l_1 es igual o inferior a 20 m, el área básica de la porta de desagüe será $A = 0,7 + 0,035l_1$ 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.

que en...
Rubi
SECRETARIO

- 33 -

397

- 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 trancañiles 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESidencia de la República
Es fiel copia de lo que se le dio a leer y
que registra en el expediente
Paul L
SECRETARIO DE LA PRESIDENCIA

2419
-34-

210
398
370

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	≤ 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)
	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) ii) f) iii)	d) i) d) ii) d) iii) e) f) i) f) ii) f) iv)
	1.2 Acceso a los extremos 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)	
	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	> 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)	
	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.					
	2.1 Acceso a la proa					
	2.1.1 Entre la toldilla y la proa, o	≤(A _r + H _s)*			a) e) f) i) f) v)	
Petroleros*, quimiqueros* y gaseros*	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 _r + 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 en vigor.

** A_r: 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).

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MAR
Es firmada por el Capitán del Buque
210
398
370

- 35 -

- 2) Las medidas aceptables a que se hace referencia en la tabla 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 piroresistente y antideslizante;
 - vi) dotada de barandillas a ambos lados en toda su longitud; las barandillas deberán tener una altura de ~~1,5 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~~ ^{que no sea superior a 1,5 m}.

Paulo

2419
- 36 -

429

- 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA DE LOS IMPUESTOS DE
VALORES
QUE REGULA LOS IMPUESTOS
Paulo T. 2/9
SECRETARÍA DE FISCALÍA

- 37 -

- 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia
que se da a los interesados.
Pauk
SECRETARÍA DE ESTADO

2419

- 38 -

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 indicados 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 I 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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
ES. N.º 1
Paula
Sic

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))

Eslera del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)	Eslera del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)	Eslera 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 I 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:

Es fíjese el lector que el propio
que me ha escrito la carta.

Paul

2410
- 40 -

221
404

- 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%;

221
404

425

- 41 -

- 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 5° 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es firmado por el
que
Ramb
SAC

2419

- 42 -

427

- 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

Paulo

SECRETARIO

222

1407

- 43 -

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 15°. Podrá admitirse una escora de hasta 17° 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 20° 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 barcasas, 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 cubiertas 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 30, no se aplicará a las gabarras sin dotación.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA

Es fiel copia

que se aplicará a las

2419
- 44 -

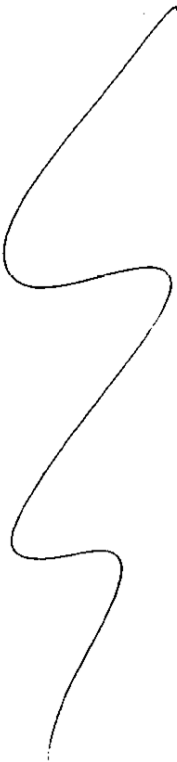
22
408

- 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:



DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es [illegible]
que [illegible]
[illegible]
[illegible]

Paulo

SECRETARIO

223

409.

TABLA 28.1
Tabla de francobordo para buques de tipo 'A'

Eslera del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslera del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslera 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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
253 PROSECUCION 3030
Es fi- 3036
que
Zabala

2419
- 46 -

412

(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
311	3302	335	3371	359	3423
312	3305	336	3373	360	3425

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
POLICIA
Es
que
Paulo L.
SECRETARIO GENERAL

224

(cont.) Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
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	80	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

2419
- 48 -

102
412

(cont.)					
Eslora del buque	Francobordo	Eslora del buque	Francobordo	Eslora del buque	Francobordo
(m)	(mm)	(m)	(mm)	(m)	(mm)
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
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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA CAPITAL
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Es el con 326 de 1997
QUIE F. 327
4899
4909
4920

225

413

(cont.)					
Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
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.

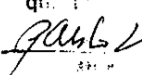
Los francobordos de los buques de más de 365 m de eslora serán determinados por la Administración.

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:

$$7,5 (100 - L) \left(0,35 - \frac{E_1}{L} \right) \text{ (mm)}$$

siendo L = eslora del buque en m; y
E₁ = longitud efectiva de las superestructuras en m, según se define en la regla 35, pero excluida la longitud de los troncos.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es firmada en Bogotá, D.C., a 10 de mayo de 2017.
que en el presente documento.


2419
- 50 -

11/10

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.

PRONTO SE LE ENVIARÁ LA COPIA
Es la copia que se le envía
que se le envía
226

- 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.

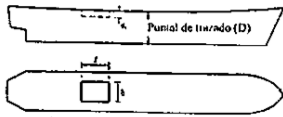


Figura 32-1.1

La corrección añadida al francobordo será igual a :

$$\frac{l \times b \times d}{\text{Área plano flotación a } 0,85D}$$

Regla 33
Altura normal de las superestructuras

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la tabla 33.1

L (m)	Altura normal (en 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 el nicho tenga una cubierta por encima.

[Firma]
SACR

2419
- 52 -

ATC

- 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 15° con respecto a la línea de base. Si la pendiente es inferior a 15° , la configuración se considerará como arrufo.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia del original que se encuentra en el expediente

que se
galelo

222

- 53 -

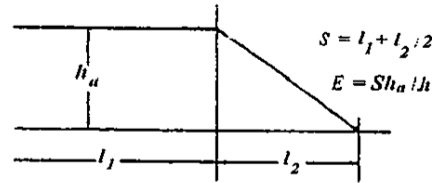


Figura 34.1
Altura de superestructura igual o inferior a la altura normal h

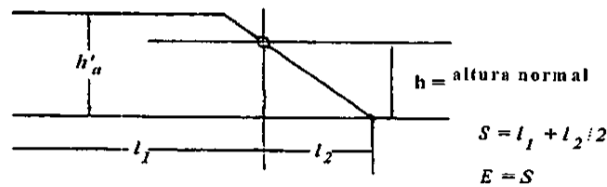


Figura 34.2
Altura de superestructura superior a la altura normal

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).

Paula
SECRETARÍA DE FISCALÍA

2419
- 54 -

413

- 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 trancañil 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Paulo V

228

- 55 -

- 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 trancañil 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 trancañil así formado constituya un pasadizo despejado de 450 mm de anchura como mínimo en cada costado del buque;
 - b) el trancañil esté constituido por una plancha sólida dotada de soportes y refuerzos eficaces;
 - c) el trancañil 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 trancañil, si este valor es mayor;
 - d) los dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla serán accesibles desde el trancañil 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 L, la reducción del francobordo será de 350 mm para 24 m de eslora del buque, 800 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.

2419
- 56 -

420

- 2) Cuando la longitud total efectiva de superestructuras y troncos sea inferior a 1 L, la reducción será un porcentaje obtenido de la tabla 37.1.

Tabla 37.1
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.

- 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia
229

427

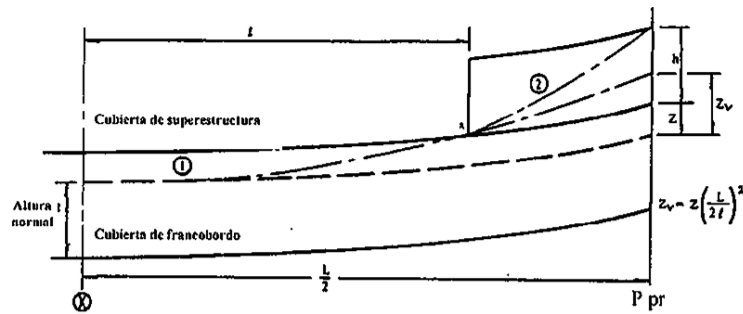


Figura 38.1

- 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.

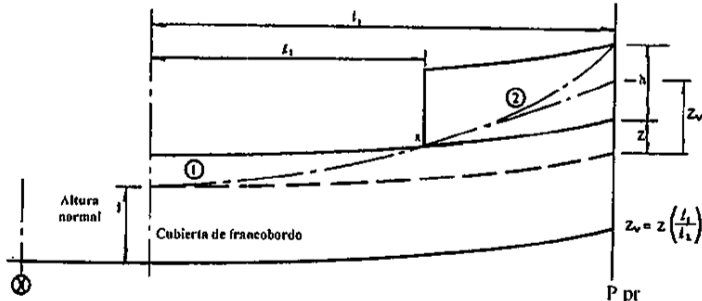


Figura 38.2

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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
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.
Es el caso de la parábola normal virtual que comienza en el centro del buque.
que en el caso de la parábola normal virtual que comienza en el centro del buque.
que en el caso de la parábola normal virtual que comienza en el centro del buque.

2419
- 58 -

230

Curva de arrufo normal

8) Las ordenadas de la curva de arrufo normal se dan en la tabla 38.1.

Tabla 38.1
Curva de arrufo normal
(L en m)

	Situación	Ordenada (en mm)	Factor
Mitad de popa	Perpendicular de popa	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	$\frac{1}{6} L$ desde la P. de Pp.	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{3} L$ desde la P. de Pp.	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Centro del buque	0	1
Mitad de proa	Centro del buque	0	1
	$\frac{1}{3} L$ desde la P. de Pr.	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{6} L$ desde la P. de Pr.	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Perpendicular de proa	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fideicomisario de la

que se le ha

230

423

- 59 -

- 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DEL TRIBUNAL

Es fiel copia del original de copia
que se encuentra en los archivos.

[Firma]
SECRETARIO

2419
- 60 -

231
4-24

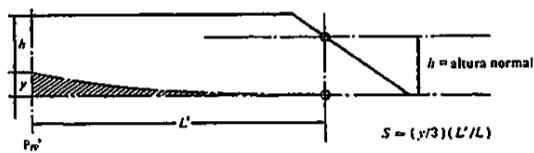


Figura 38.3
Suplemento de arrufo s por exceso de altura

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

$$0,75 - \frac{S_1}{2L}$$

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:

Es fiel copia tomada de: copia
que reposa en los archivos.

Pabl. 2

231

- 61 -

$$F_b = (6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3) \times (2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wf} - 0,0129(L/d_1))$$

siendo:

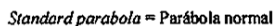
- F_b la altura mínima de proa calculada, en mm;
 L la eslora definida en la regla 3, en m;
 B la manga de trazado definida en la regla 3, en m;
 d_1 el calado en el 85% del puntal D , en m;
 C_b el coeficiente de bloque definido en la regla 3;
 C_{wf} el coeficiente del área de la flotación a proa de $L/2$: $C_{wf} = A_{wf} / ((L/2) \times B)$; 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_1 en la figura 39.1 es inferior al de la altura indicada por h_b , h_1 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).

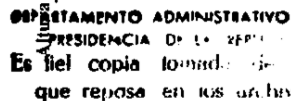
Es fiel copia de la copia
que se encuentra en los archivos.
paula
SECRETARIO

- 62 -



P pr

$$h_1 = Z_b \left(\frac{0,15L}{x_b} \right)^2 - Z_1$$



Paulo L

SECRETARIO ILLEGAL

- 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

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 en vigor.

127

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:

$$(0,15F_{\min} + 4 (L/3+10))L/1000 \text{ (m}^2\text{)}$$

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.

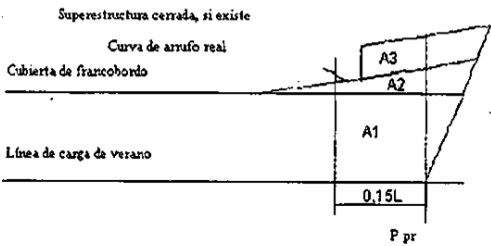


Figura 39.3

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 I 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es el 20 de mayo de 2015
que reglamos los anteriores.
[Firma]
SECRETARIO EJECUTIVO

2419
- 64 -

228
428

- 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 I 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paul
SECRETARIO JURÍDICO

233

429
- 65 -

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 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 barraganes 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.

SECRETARÍA JURÍDICA

2419

- 66 -

2419
473

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 una cubierta de 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.

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, adoptado por la Organización mediante la resolución A.715(17), en su forma enmendada.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA DE LA PUERTO RICO
El CO de la FISCALÍA
que por la en la orden
pablo
SECRETARIO EJECUTIVO 34

431

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 cubierta es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquella 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.

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

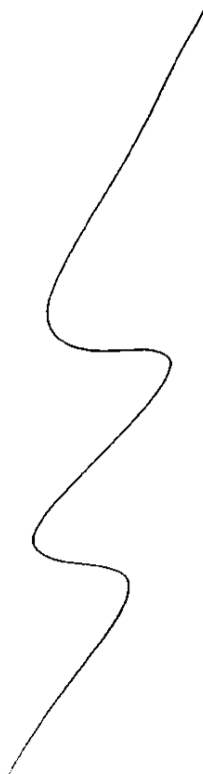
- 2) El francobordo de invierno para el transporte de madera se obtendrá añadiendo al francobordo de verano para el transporte de madera 1/36 del calado de trazado de verano correspondiente.
- 3) El francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera será el mismo francobordo de 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es así como se formó la copia
que se archiva en los archivos.

SACRILEGIO MARCO

122

- 68 -

- 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'.



DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es filiada a la
que se
Paula K 235
SECRETARÍA DE FISCALÍA

2419
- 69 -

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 24°S desde la costa oriental de Australia hasta el punto de longitud 154°E, desde aquí por el meridiano de longitud 154°E hasta el trópico de Capricornio, desde aquí por el trópico de Capricornio hasta la longitud 150°W, desde aquí por el meridiano de longitud 150°W hasta la latitud 20°S y de aquí por el paralelo de latitud 20°S 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."

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Se ha contestado favorablemente el escrito
que acompaña en los autos.
[Firma]
SECRETARIO JURÍDICO

2419

88

2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.172(79))

AMENDEMENTS DE 2004 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE,
TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.172(79))

ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

(Резолюция MSC.172(79))

ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.172(79))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original que reposa en los archivos.
Paul L
SECRETARIO JUDICIAL

88

2419

92

RESOLUCIÓN MSC.172(79)
(adoptada el 9 de diciembre de 2004)

**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 79º periodo de sesiones, las 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 de dicho Protocolo, 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 enmiendas anteriormente mencionadas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 a menos que, antes de 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 como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado sus objeciones a las enmiendas;
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 2 de julio de 2006, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, con arreglo a 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 su 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 partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paula L.
SECRETARÍA DE FISCALÍA

92

149

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

ANEXO III

CERTIFICADOS

Modelo de Certificado internacional de francobordo

1 En el modelo de Certificado internacional de francobordo se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
..... (dd/mm/aaaa)."

Modelo de Certificado internacional de exención relativo al francobordo

2 En el modelo de Certificado internacional de exención relativo al francobordo se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
..... (dd/mm/aaaa)."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paula L.
SECRETARIO JURÍDICO

82

2419

2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.223(82))

AMENDEMENTS DE 2006 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE,
TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.223(82))

ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.223(82))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo L.
SECRETARIO JURIDICO

83

2419

RESOLUCIÓN MSC.223(82)
(adoptada el 8 de diciembre de 2006)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS
DE CARGA, 1966, 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 VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 82º periodo de sesiones, las 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 del mismo,

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 Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado 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 enero de 2008 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 como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que rechazan las enmiendas;
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 julio de 2008, una vez aceptadas de conformidad con 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 figura 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 Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Reul A
SECRETARÍA DE ESTADO

139

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B

ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988
RELATIVO AL MISMO

ANEXO 1

REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO II

CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Regla 22 - Imbornales, tomas y descargas

- 1 En el párrafo 4) de la regla, se sustituye "2)" por "1)".

CAPÍTULO III
FRANCOBORDOS

Regla 39 - Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva

- 2 En el párrafo 1) de la regla, la expresión " d_1 el calado en el 85% del puntal D, en m;" se sustituye por " d_1 el calado en el 85% del puntal mínimo de trazado, en m;".

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo L
SECRETARIO JURÍDICO

121

2419

经修正《1966年国际载重线公约1988年议定书》的2008年修正案

(第 MSC.270(85)号决议)

2008 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.270(85))

AMENDEMENTS DE 2008 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ

(Résolution MSC.270(85))

ПОПРАВКИ 2008 ГОДА ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.270(85))

ENMIENDAS DE 2008 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.270(85))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

Raul

SECRETARIO GENERAL

78

2419

31

RESOLUCIÓN MSC.270(85)
(adoptada el 4 de diciembre de 2008)

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, 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 VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "el Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 85º 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 del mismo,

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 a dicho Protocolo 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 enero de 2010, a menos que, antes de dicha 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 rechazan las enmiendas;
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 julio de 2010, una vez aceptadas de conformidad con 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 figura 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 sean Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia torceda de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO GENERAL

81

131
- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B
ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988
RELATIVO AL MISMO

ANEXO I
REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

Regla 1 – Resistencia y estabilidad sin avería de los buques

1 El texto existente del párrafo 3) se sustituye por el siguiente:

"3) *Cumplimiento*

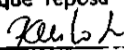
- a) Los buques construidos antes del 1 de julio de 2010 se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.
- b) Los buques construidos el 1 de julio de 2010 o posteriormente cumplirán, como mínimo, las prescripciones de la parte A del Código IS 2008."

Regla 3 – Definiciones de los términos usados en los anexos

2 Se añade el nuevo párrafo 16) siguiente a continuación del párrafo 15) existente:

"16) *Código IS 2008*. El Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, que comprende una introducción, una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación), adoptado mediante la resolución MSC.267(85), a condición de que:

- .1 las enmiendas a la introducción y a la parte A del Código se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, relativo al procedimiento de enmienda aplicable al anexo B del Protocolo; y
- .2 las enmiendas a la parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con lo dispuesto en su Reglamento interior."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARÍA JURÍDICA

2419

61
107.

تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدلة

(القرار MSC.329(90))

《经修正的《1966年国际载重线公约》1988年
议定书》2012年修正案

(第MSC. 329(90)号决议)

2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

(Resolution MSC.329(90))

AMENDEMENTS DE 2012 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À
LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE,
TEL QUE MODIFIÉ

(Résolution MSC.329(90))

ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.329(90))

ENMIENDAS DE 2012 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

(Resolución MSC.329(90))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

Raulo
SECRETARIO JURIDICO

116

RESOLUCIÓN MSC.329(90)
(adoptada el 24 de mayo de 2012)

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, 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 VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de líneas de carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 90º periodo de sesiones, las 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 del mismo,

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 Protocolo de líneas de carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DISPONE, 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 2013, 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 como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que rechazan las enmiendas;
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 2014, una vez aceptadas de conformidad con 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 figura 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 Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paula Z
SECRETARIO JURADO

2419
- 2 -

74
(1-7)

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B
ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL
PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

ANEXO II
Zonas, regiones y periodos estacionales

Regla 47
Zona periódica de invierno del hemisferio sur

Se sustituye el texto existente de la regla 47 por el siguiente:

"El límite norte de la zona periódica de invierno del hemisferio sur será el siguiente:

la loxodrómica desde el cabo Tres Puntas, en la costa oriental del continente americano, hasta el punto de latitud 34° S y de longitud 50° W, el paralelo de latitud 34° S hasta la longitud 16° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 36° S y de longitud 20° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 34° S y de longitud 30° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35°30' S y de longitud 118° E, la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Grim en la costa noroeste de Tasmania, las costas septentrional y oriental de Tasmania hasta el punto más meridional de la isla Bruny, la loxodrómica desde este punto hasta Black Rock Point en la isla Stewart, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 47° S y longitud 170° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 33° S y longitud 170° W y el paralelo de latitud 33° S hasta el punto de latitud 33° S y de longitud 79° W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 41° S y de longitud 75° W, la loxodrómica desde este punto hasta el faro Punta Corona en la isla Chiloé en la latitud 41°47' S y longitud 73°53' W, las costas septentrional, oriental y meridional de la isla Chiloé hasta el punto de latitud 43°20' S y de longitud 74°20' W y el meridiano 74°20' W hasta el paralelo 45°45' S, incluida la zona interior de los canales Chiloé desde el meridiano 74°20' W hacia el este.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 16 de abril a 15 de octubre
VERANO: 16 de octubre a 15 de abril"

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de lo que
que reposa en los archivos.
Raulo
SECRETARIO JURIDICO

74

55
87

2419

تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغته المعدلة
(القرار MSC.345(91))

经修正的《1966年国际载重线公约》1988年议定书的
2012年修正案
(第MSC.345(91)号决议)

2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED
(Resolution MSC.345(91))

AMENDEMENTS DE 2012 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ
(Résolution MSC.345(91))

ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ
(Резолюция MSC.345(91))

ENMIENDAS DE 2012 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO
(Resolución MSC.345(91))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo L
SECRETARIO JURIDICO

56

2419

30
100

RESOLUCIÓN MSC.345(91)
(adoptada el 30 de noviembre de 2012)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, 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 TAMBIÉN el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

RECONOCIENDO la necesidad de mejorar la claridad y normalizar la aplicación de las prescripciones de estabilidad con avería en cuanto a las condiciones iniciales de carga y las condiciones de equilibrio para petroleros, quimiqueros y gaseros,

HABIENDO EXAMINADO, en su 91º 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 del mismo,

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 Protocolo de Líneas de Carga de 1988, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DETERMINA, de conformidad con lo estipulado 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 enero de 2014, 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 como mínimo el 50 % del arqueo bruto de las flotas mercantes de todas las Partes hayan notificado que rechazan las enmiendas;
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 julio de 2014, una vez aceptadas de conformidad con 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 figura 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 Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Rubio L
SECRETARIO JURÍDICO

657

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

Anexo I
Reglas para determinar las líneas de carga

Capítulo III
Francobordos

Regla 27
Tipos de buques

Regla 27 11) – Condición inicial de carga

- 1 Se sustituye la primera frase del apartado b) iv) por la siguiente:
"se supondrá que los tanques y espacios del buque destinados a contener cada tipo de productos y provisiones de consumo se cargan al 50 % de su capacidad total."
- 2 Después del apartado b) iv) existente, se añade el nuevo apartado b) v) siguiente:
"v) en condiciones normales se considerará que los tanques de agua de lastre están vacíos y no se realizará ninguna corrección por superficie libre respecto de los mismos;"
y se modifica, en consecuencia, la numeración de los apartados b) v) y b) vi) por b) vi) y b) vii).
- 3 Se sustituye el nuevo apartado b) vi) por el siguiente:
"vi) podrá considerarse un tratamiento alternativo de la superficie libre al preparar la condición final para la aplicación de la avería estipulada en la regla 27 12):
aa) Método 1 (este método es adecuado para las correcciones virtuales).
El centro de gravedad virtual para la condición inicial se determina del modo siguiente:
i) la condición de carga se creará de conformidad con lo dispuesto en los apartados i) a iv);
ii) la corrección para las superficies libres se añade al centro de gravedad;
iii) se genera una condición inicial virtual con todos los compartimientos vacíos para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel, utilizando la altura del centro de gravedad de la condición de carga que se indica anteriormente; y

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 3 -

- iv) se comprobará que los casos de avería cumplen los criterios de estabilidad con avería utilizando la condición inicial indicada anteriormente.
- bb) Método 2 (este método es adecuado para utilizar los momentos de superficie libre reales de conformidad con los llenados de los tanques supuestos para el caso de avería). El centro de gravedad virtual para la condición inicial se determina del modo siguiente:
- i) la condición de carga se creará de conformidad con lo dispuesto en los apartados i) a iv);
- ii) podrá generarse una condición inicial virtual para cada caso de avería con compartimientos llenos de líquido para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel, utilizando la condición virtual inicial con compartimientos llenos, generada para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel. Al utilizar la altura del centro de gravedad y la corrección por superficie libre de la condición de carga indicada anteriormente, se realizarán cálculos distintos para cada caso de avería. Sólo los compartimientos llenos de líquido que vayan a sufrir avería se dejan vacíos antes de la avería; y
- iii) se comprobará que los casos de avería cumplen los criterios de estabilidad con avería utilizando las condiciones iniciales indicadas anteriormente (una condición inicial para cada caso de avería)."

Regla 27 13) — Condición de equilibrio

4 Se añade el siguiente nuevo apartado g) después del apartado f) existente:

- "g) El cumplimiento de los criterios de estabilidad residual, especificados en los apartados a), c), d) y e), no haya de demostrarse en las condiciones de carga de servicio utilizando un instrumento de estabilidad, programas informáticos de estabilidad u otro método aprobado."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Rodrigo L.
SECRETARIO JURÍDICO

2419

40
73

تعديلات عام 2013 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، في صيغتها المعدلة
(القرار MSC.356(92))

经修正的《1966 年国际载重线公约1988 年议定书》
2013 年修正案
(第MSC.356(92)号决议)

2013 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED
(Resolution MSC.356(92))

AMENDEMENTS DE 2013 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, TEL QUE MODIFIÉ
(Résolution MSC.356(92))

ПОПРАВКИ 2013 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА С ПОПРАВКАМИ
(Резолюция MSC.356(92))

ENMIENDAS DE 2013 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO
(Resolución MSC.356(92))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paul L
SECRETARIO JURIDICO

2419

50
82

RESOLUCIÓN MSC.356(92)
(adoptada el 21 de junio de 2013)

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, 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 TAMBIÉN el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de líneas de carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

OBSERVANDO las propuestas de enmienda al Protocolo de líneas de carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al Código para las organizaciones reconocidas (Código OR),

HABIENDO EXAMINADO, en su 92º 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 del mismo,

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 Protocolo de líneas de carga de 1988, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DETERMINA, de conformidad con lo estipulado 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 2014, 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 como mínimo el 50 % del arqueo bruto de las flotas mercantes de todas las Partes hayan notificado que rechazan las enmiendas;

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 2015, una vez aceptadas de conformidad con 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 figura 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 Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo A.
SECRETARIO JESÚS O

53

3

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO I

Reglas para determinar las líneas de carga

Capítulo I
Generalidades

Regla 2-1 – Autorización de organizaciones reconocidas

1 El texto actual de la regla 2-1 se sustituye por el siguiente:

"La Administración autorizará a las organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación, a que se hace referencia en el artículo 13 del Convenio y en la regla 1 2), de conformidad con las disposiciones del presente Convenio y con las del Código para las organizaciones reconocidas (Código OR), el cual está compuesto por una parte 1 y una parte 2 (cuyas disposiciones se entenderá que son obligatorias), y una parte 3 (cuyas disposiciones se entenderá que son recomendatorias), adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.349(92), según sean enmendadas por la Organización, siempre que:

- a) las enmiendas a la parte 1 y a la parte 2 del Código OR se adopten, entren en vigor y tengan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo VI del presente Protocolo;
- b) las enmiendas a la parte 3 del Código OR sean enmendadas por el Comité de seguridad marítima de conformidad con su Reglamento interior; y
- c) todas las enmiendas adoptadas por el Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino sean idénticas y entren en vigor o tengan efecto al mismo tiempo, según proceda."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia legítima de copia
que reposa en los archivos.
Paula L
SECRETARIO JURÍDICO

2419

33

تعديلات عام 2014 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(القرار MSC.375(93))

《1966 年国际载重线公约 1988 年议定书》
2014 年修正案
第 MSC.375(93)号决议

2014 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

(Resolution MSC.375(93))

AMENDEMENTS DE 2014 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À
LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR
LES LIGNES DE CHARGE

(Résolution MSC.375(93))

ПОПРАВКИ 2014 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 ГОДА

(Резолюция MSC.375(93))

ENMIENDAS DE 2014 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

(Resolución MSC.375(93))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Pamela
SECRETARIO JURIDICO

35

8

RESOLUCIÓN MSC.375(93)
(adoptada el 22 de mayo de 2014)

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, 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 TAMBIÉN el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante denominado "Protocolo de líneas de carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

RECORDANDO ADEMÁS que la Asamblea, mediante la resolución A.1070(28), adoptó el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmienda al Protocolo de líneas de carga de 1988 para conferir carácter obligatorio al Código III,

HABIENDO EXAMINADO, en su 93º 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 del mismo,

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 a dicho protocolo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DISPONE que, en cumplimiento de lo dispuesto en la nueva regla 53 del Anexo IV, la palabra "debería(n)", siempre que aparezca en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)), se interpretará con el sentido de "deberá(n)", excepto en los párrafos 29, 30, 31 y 32;

3 DISPONE TAMBIÉN que, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2015, 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 como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que rechazan las enmiendas;

4 INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con 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 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 *supra*;

5 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 figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988;

6 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 Protocolo de líneas de carga de 1988.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.

Paulo L

SECRETARIO JURADO

2419

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO

ANEXO B

ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO
DE 1988 RELATIVO AL MISMO

Anexo I

Reglas para determinar las líneas de carga

Capítulo I
Generalidades

Regla 3

Definiciones de los términos usados en los anexos

1 Se añaden las siguientes nuevas definiciones después de la definición 16):

"17) *Auditoría*: proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.

18) *Plan de auditorías*: Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización.

19) *Código de implantación*: Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

20) *Norma de auditoría*: Código de implantación."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo A.
SECRETARIO JURÍDICO

- 3 -

ANEXO B

ANEXOS DEL CONVENIO MODIFICADO POR EL PROTOCOLO
DE 1988 RELATIVO AL MISMO

- 2 Se añade el siguiente nuevo anexo IV a continuación del anexo III:

"Anexo IV

Verificación del cumplimiento

Regla 53
Aplicación

Los Gobiernos Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades tal como figuran en el presente convenio.

Regla 54
Verificación del cumplimiento

- 1) Todo Gobierno Contratante estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente convenio.
- 2) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.
- 3) Todo Gobierno Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.
- 4) La auditoría de todos los Gobiernos Contratantes:
 - a) estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
 - b) se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo
SECRETARIO JURÍDICO

2419

PROTOCOLO DE 1988
RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

J/3967/Rev.1

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
Paulo L
SECRETARIO

FOLIOS # 461

2419

PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO PARTES en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974,

RECONOCIENDO que es necesario incorporar en el mencionado Convenio disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar, 1974,

CONVIENEN:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PROSECUCION
Es fiel copia
que tengo en mi poder
Paula
SECRETARIO

- 2 -

ARTICULO I

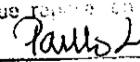
Obligaciones generales

- 1 Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a su Anexo.
- 2 Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.
- 3 Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

ARTICULO II

Tratados anteriores

- 1 El presente Protocolo reemplaza y deja sin efecto entre las Partes el Protocolo de 1978 relativo al Convenio.
- 2 No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado que haya sido expedido en virtud de las disposiciones del Convenio, y de conformidad con ellas, y todo suplemento de dicho certificado, expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, y de conformidad con ellas, y que sea válido cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de la Parte que expidió el certificado o el suplemento, conservará su validez hasta la fecha en que caduque de acuerdo con lo estipulado en el Convenio o en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio, según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original que
que reside en los archivos.

SECRETARIO GENERAL

2419

- 3 -

3 Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptado el 1 de noviembre de 1974.

ARTICULO III

Comunicación de información

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:

- a) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;
- b) una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a efectos de aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y
- c) un número suficiente de modelos de los certificados que existan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo.

ARTICULO IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

I El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original que
se encuentra en el expediente
Paulo L.
SECRETARIO GENERAL

5

- 4 -

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.
- 2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.
- 3 Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva, ratificado, aceptado o aprobado el Convenio o que se hayan adherido a éste.

ARTICULO V

Entrada en vigor

1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

- a) cuando por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y
- b) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1965,

aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, pero antes de la

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de cada ejemplar
que reposa en los archivos.
Paula
SECRETARIO JEFED

2419

- 5 -

fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

4 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del artículo VI del mismo, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

ARTICULO VI

Enmiendas

Los procedimientos establecidos en el artículo VIII del Convenio se aplicarán a las enmiendas al presente Protocolo, a condición de que:

- a) las referencias hechas en ese artículo al Convenio y a los Gobiernos Contratantes se entiendan como referencias al presente Protocolo y a las Partes en el presente Protocolo, respectivamente;
- b) las enmiendas a los artículos del presente Protocolo y a su Anexo sean aprobadas y entren en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas a los artículos del Convenio o al capítulo I del Anexo del Convenio; y
- c) las enmiendas al anéndice del Anexo del presente Protocolo puedan ser aprobadas y entrar en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas al Anexo del Convenio no referidas al capítulo I.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es Habiendo sido
que
Paulo L
SECRETARIO DE LA FISCALIA

- 6 -

ARTICULO VII

Denuncia

- 1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.
- 2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.
- 3 La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.
- 4 Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo c) del artículo XI del Convenio.

ARTICULO VIII

Depositario

- 1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").
- 2 El depositario:
 - a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de:
 - i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de la original depositado
que se encuentra en los archivos.
Paula L.
SECRETARÍA DE ESTADO

2419

- 7 -

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO IX

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se hará una traducción oficial al italiano, la cual será depositada junto con el original firmado.

HECHO EN LONDRES el día once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA
En fe del presente Protocolo
que respecta a la...
Paulo
SECRETARIO JURIDICO

9

- 8 -

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

PARTE A - AMBITO DE APLICACION, DEFINICIONES, ETC.

Regla 2

Definiciones

Se sustituye el texto actual del párrafo k) por el siguiente:

"k) por 'buque nuevo', todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 25 de mayo de 1980, o posteriormente."

Se añade el párrafo siguiente al texto actual:

"n) por "fecha de vencimiento anual", el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate."

PARTE B - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

Regla 6

Inspección y reconocimiento

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de la copia
que se encuentra en el expediente
Paula A.
1980

2419

- 9 -

Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el párrafo a) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

i) exigir la realización de reparaciones en el buque;

ii) realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

c) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA

PRENSA

Es fiel copia

que reposa en el expediente

Roubt

SECRETARÍA DE ESTADO

- 10 -

d) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación."

Regla 7

Reconocimientos de buques de pasaje

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) los buques de pasaje serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

- i) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- ii) un reconocimiento de renovación, realizado cada 12 meses, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), c), f) y g) de la regla 14;
- iii) reconocimientos adicionales, según convenga.

b) Los citados reconocimientos se realizarán del modo siguiente:

- i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, maquinaria y equipo del buque, incluidos la obra viva del buque y el interior y el exterior de las calderas. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, cumplen con todas las

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original
que se encuentra en los autos.
Paulo L
SECRETARIO DE ESTADO

نے

• • •

prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración para los buques que realicen el servicio a que el buque en cuestión esté destinado. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo son satisfactorias en todo respecto y que el buque está provisto de luces, marcas y medios de emitir señales acústicas y de señales de socorro, tal como se prescribe en las disposiciones de las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor:

- ii) el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión, las máquinas y el equipo, incluida la obra viva del buque. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que, por lo que se refiere a la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, el buque se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que está destinado, y que cumple con las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración. Las luces, marcas, medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro que lleve el buque serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplan con lo prescrito en las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE INSTRUCCION
SECRETARIA DE INSTRUCCION
Pablo L
SECRETARIO

- 12 -

- iii) también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 11, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.
- c) i) Las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones mencionados en el párrafo b) de la presente regla serán tales que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, garanticen en todos los sentidos que el buque es idóneo para realizar el servicio a que se le destina;
- ii) entre otras cosas, tales leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones sentarán las prescripciones que procederá observar en las pruebas hidráulicas iniciales y ulteriores, o en otras pruebas aceptables, a que habrá que someter las calderas principales y auxiliares, las conexiones, las tuberías de vapor, los recipientes de alta presión y los tanques de combustible de los motores de combustión interna, así como los procedimientos de prueba que hayan de seguirse y los intervalos que mediarán entre pruebas consecutivas."

Regla 8

Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y
otro equipo de los buques de carga

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de la minuta de la
que se trata de la minuta de la
Paula

2419

- 13 -

"a) Los dispositivos de salvamento y otro equipo de seguridad de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas a que se hace referencia en el párrafo b) i), serán objeto de los reconocimientos que se indican a continuación:

- i) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- ii) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;
- iii) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv);
- iv) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
- v) un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.

b) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:

- i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento salvo las instalaciones radioeléctricas, los aparatos náuticos de a bordo y los medios de embarco para prácticos y demás equipo a los que sean aplicables los capítulos II-1, II-2, III y V, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado

EL PARTIDARIO ADMINISTRATIVO DE LA
Es la copia que se le da al capitán
que se le da al capitán

Paulo L

277

15

- 14 -

satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado. Los planos del sistema de lucha contra incendios, las publicaciones náuticas, las luces, las marcas y los medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

- ii) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i) a fin de garantizar que cumple con las prescripciones pertinentes de las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que el buque esté destinado;
 - iii) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que ha sido mantenido de conformidad con el párrafo a) de la regla 11 y continúa siendo satisfactorio para el servicio a que el buque esté destinado.
- c) Los reconocimientos periódico y anual a que se hace referencia en los párrafos a) iii) y a) iv) se consignarán en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga."

Regla 9

Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas y de radar en los buques de carga

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga"

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original que
quiere
Paula L.

2419

- 15 -

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento de los buques de carga, a los que sean aplicables los capítulos III y IV serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

- i) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- ii) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;
- iii) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga;
- iv) un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.

b) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:

- i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas;
- ii) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Es Por el Secretario de la Presidencia
CL Paulo L.
SECRETARIO DE LA PRESIDENCIA

278

17

- 16 -

c) Los reconocimientos periódicos a que se hace referencia en el párrafo a) iii) se consignarán en el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga."

Regla 10

Reconocimientos del casco, las máquinas y el equipo
de los buques de carga

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los
buques de carga"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Por lo que respecta a los buques de carga, la estructura, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expida un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga) a los que se hace referencia en el párrafo b) i) serán objeto de los reconocimientos e inspecciones indicados a continuación:

- i) un reconocimiento inicial, incluida una inspección de la obra viva del buque, antes de que éste entre en servicio;
- ii) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), c), f) y g) de la regla 14;
- iii) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv);

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PROSECUCIÓN GENERAL
Es fiel copia de los originales.
Paula L
SECRETARIO JURÍDICO

2419

- 17 -

- iv) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- v) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante cada periodo de cinco años, salvo cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14. Cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14, este periodo de cinco años podrá ser prorrogado de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre cualquiera de estas dos inspecciones no excederá de 36 meses;
- vi) un reconocimiento adicional como el prescrito para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.
- b) Los reconocimientos y las inspecciones a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente:
- i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, las máquinas y el equipo del buque. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales, los escantillones y la calidad y la terminación de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y demás equipo cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado, y que se ha facilitado la necesaria información relativa a la estabilidad. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes;

EXHIBICIÓN ADMINISTRATIVA DE LA
Es f.
qu.
Paula
SECRETARIO

- ii) el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentren en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado;
 - iii) el reconocimiento intermedio comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión, las máquinas y el equipo, el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes y las instalaciones eléctricas, a fin de garantizar que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes, y operaciones de prueba de la resistencia del aislamiento de las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas;
 - iv) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general de la estructura, las máquinas y el equipo a los que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que han sido mantenidos de conformidad con el párrafo a) de la regla 11 y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado;
 - v) la inspección de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes inspeccionados al mismo tiempo se realizarán de modo que garanticen que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado;
- c) Los reconocimientos intermedio y anual y las inspecciones de la obra viva del buque a que se hace referencia en los párrafos a) iii), a) iv) y a) v) se consignarán en el Certificado de seguridad de construcción para buques de carga."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA DE LA REPÚBLICA
Es del deber de la Fiscalía de la República
que se le notifique a los interesados.
Paula
SECRETARÍA DE FISCALÍA

2419

- 19 -

Regla 11

Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

- "a) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas, a fin de garantizar que el buque sequeirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que pueda haber a bordo.
- b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las reglas 7, 8, 9 ó 10, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración.
- c) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto y éste o aquél afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en las reglas 7, 8, 9 ó 10. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto interesada, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe."

Regla 12

Expedición de certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados"

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
POLICIA
Es ()
Q. Paula
SECRETARÍA DE LA

21

- 20 -

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

- "a) i) A todo buque de pasaje que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y con cualquier otra prescripción pertinente de la presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de pasaje".
- ii) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de extinción de incendios y a planos de los sistemas de lucha contra incendios) se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad de construcción para buque de carga".
- iii) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad del equipo para buque de carga".
- iv) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes del capítulo IV y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga".
- v) 1) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le podrá expedir, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado "Certificado de seguridad para buque de carga", en lugar de los certificados indicados en los párrafos a) ii), a) iii) y a) iv).

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA DE LA SE
Es
que
Paula
SECRETARIO

2419

2e
1

- 21 -

- 2) Toda referencia hecha en el presente capítulo a un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga o un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, se entenderá hecha al Certificado de seguridad para buque de carga, si éste se utiliza en lugar de esos otros certificados.
- vi) El Certificado de seguridad para buque de pasaje, el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de carga a los que se hace referencia en los subpárrafos i), iii), iv) y v) llevarán como suplemento un Inventario del equipo.
- vii) Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en las presentes reglas, y de conformidad con ellas, se le expedirá un certificado llamado "Certificado de exención", además de los certificados prescritos en el presente párrafo.
- viii) Los certificados a los que se hace referencia en la presente regla serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por ella. En todo caso la Administración será plenamente responsable de los certificados.
- b) Los Gobiernos Contratantes no expedirán certificados en virtud de las disposiciones de los convenios para la seguridad de la vida humana en el mar de 1960, 1948 ó 1929, y de conformidad con ellas, después de la fecha en que adquiera efectividad la aceptación del presente Convenio por parte del Gobierno interesado."

Regla 13

Expedición de certificado por otro Gobierno

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno"

Es
Paulo

28,

23

- 22 -

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface lo prescrito en las presentes reglas, expedir o autorizar a que se expidan a este buque los certificados pertinentes de conformidad con las presentes reglas y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrenden esos certificados. Todo certificado así expedido llevará una declaración en el sentido de que fue expedido a petición del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que otro expedido en virtud de la regla 12."

Regla 14

Validez de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Duración y validez de los certificados"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"a) Todo Certificado de seguridad para buque de pasaje se expedirá para un periodo que no exceda de 12 meses. Todo Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga se expedirá para un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años. El periodo de validez de un Certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido.

b) i) No obstante lo prescrito en el párrafo a), cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación:

1) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es del cargo de [illegible]
[illegible]
Paulo Z
[illegible]

2419

- 23 -

- 2) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga.
- ii) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación:
- 1) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje;
- 2) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga.
- iii) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación:
- 1) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje;
- 2) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga."
- c) Si un certificado distinto de un Certificado de seguridad para buque de pasaje se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez extendiéndola más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo a), siempre que los reconocimientos citados en las reglas 8, 9 y 10, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN DE LA
FISCALÍA DE LOS PUERTOS
En el caso de los buques de pasaje
se aplican las reglas.

Paula

282

e) Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido:

- i) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje;
 - ii) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga.
- f) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos, que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido:
- i) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE L
POLICIA
Es fin de la presente, se
CUBO P
Pauls L
SECRETARIO DE

2419

- 25 -

- ii) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga.

g) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos b) ii), e) o f), que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado anterior. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido:

- i) por un periodo que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje;

- ii) por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga.

h) Cuando se efectúe un reconocimiento anual, intermedio o periódico antes del periodo estipulado en la regla pertinente:

- i) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado de que se trate se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;

- ii) los reconocimientos anual, intermedio o periódico subsiguientes prescritos en las reglas pertinentes se efectuarán a los intervalos que en dichas reglas se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;

- iii) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales, intermedios o periódicos, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en las reglas pertinentes.

Paula L

283

21

- 26 -

- i) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 12 ó 13 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:
- i) si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en el párrafo a) de las reglas 7, 8, 9 y 10;
 - ii) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas;
 - iii) cuando el buque cambia su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo exida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en los párrafos a) y b) de la regla 11. Si se produce un cambio entre Gobiernos Contratantes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes."

Regla 15

Modelos de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Modelos de los certificados e inventarios del equipo"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Los certificados e inventarios del equipo se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el apéndice del Anexo del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas".

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Es firmada por el Sr. [illegible]
[illegible]
Paulo L
[illegible]

2419

- 27 -

Regla 16

Exhibición de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Disponibilidad de los certificados"

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Los certificados que se expidan en virtud de lo dispuesto en las reglas 12 y 13 estarán disponibles a bordo para que puedan ser objeto de examen en cualquier momento."

Regla 19

Supervisión

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

- "a) Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante estará sujeto a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, en tanto que el objeto de esa supervisión sea comprobar que los certificados expedidos en virtud de las reglas 12 ó 13 son válidos.
- b) Si son válidos, tales certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno cualquiera de los certificados o que el buque no cumple con lo dispuesto en los párrafos a) y b) de la regla 11.
- c) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo b) o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la supervisión tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni para las personas que pueda haber a bordo.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA
Es por el presente
Pach
2804


24

- 28 -

d) Cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquélla informará inmediatamente por escrito al cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Además, los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados serán también notificados. Se pondrán en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención.

e) Cuando la autoridad interesada del Estado rector del puerto no pueda tomar las medidas indicadas en los párrafos c) y d) o cuando el buque haya sido autorizado a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con el buque a las autoridades del siguiente puerto de escala, así como a los interesados mencionados en el párrafo d).

f) Cuando se realice la supervisión en virtud de lo dispuesto en la presente regla se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si como resultado de dicha supervisión el buque es indebidamente detenido o demorado tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA
Es firmado por el
que

SECRETARIO DE FISCALÍA

2419

- 29 -

30

APENDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APENDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Los modelos existentes del Certificado de seguridad para buque de pasaje, del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, del Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga, del Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga y del Certificado de exención se sustituyen por los siguientes modelos de certificado e inventarios del equipo.

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo P)

(Sello oficial)

(Estado)

viaje internacional^{1/}
para un _____
viaje internacional corto

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{2/}

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2)
Número IMO^{3/}

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante

1/ Téchase según proceda.

2/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

3/ De conformidad con la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación -, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE L
PROMOCIÓN Y ASISTENCIA
En la ciudad de _____ a _____ de _____ de 2014

Raul

285

31

- 30 -

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:
 - .1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión;
 - .2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;
 - .3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en la parte media del buque (Regla II-1/13)	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los espacios que se indican, susceptibles de ser ocupados por pasajeros o por mercancías
C.1
C.2
C.3

- 2.2 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.
- 2.3 Que se han provisto dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescato de conformidad con las prescripciones del Convenio.
- 2.4 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.
- 2.5 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.
- 2.6 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.
- 2.7 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PROTECCIÓN CIVIL DEL ESTADO A
Es del / / de / de / copia
que
Paula
SECRETARIO DE ESTADO

2419
- 31 -

32
1-3

- 2.8 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor.
- 2.9 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.
- 3 Que se ha/no se ha^{1/} expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta
Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sean aplicables las reglas I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)^{1/} del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

^{1/} Táchese según proceda.

ESPAÑA
Es
raul

286

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD
PARA BUQUE DE PASAJE (MODELO P)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de
seguridad para buque de pasaje

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL
CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar
Número mínimo de personas con la competencia necesaria para
manejar las instalaciones radioeléctricas

2 PORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

1 Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
	A babor	A estribor
2 Número total de botes salvavidas
2.1 Número total de personas a las que se puede dar cabida
2.2 Número de botes salvavidas parcial- mente cerrados (regla III/42)
2.3 Número de botes salvavidas parcial- mente cerrados autoadrizables (regla III/43)
2.4 Número de botes salvavidas total- mente cerrados (regla III/44)
2.5 Otros botes salvavidas
2.5.1 Número
2.5.2 Tipo

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRACCIÓN DE LA ARMADA
Es del
que
Paulo
SECRETARIO

2419

- 33 -

3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....
4	Número de botes de rescate	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....
5	Balsas salvavidas	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6	Aparatos flotantes	.....
6.1	Número de aparatos	.....
6.2	Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	.....
7	Número de aros salvavidas	.....
8	Número de chalecos salvavidas	.....
9	Trajes de inmersión	.....
9.1	Número total	.....
9.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
10	Número de ayudas térmicas ^{1/}	.....
11	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....
11.1	Número de respondedores de radar	.....
11.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....

^{1/} Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

Es
Paula
282

3 PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Telegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT
2 Medios secundarios para emitir el alerta
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS satelitaria
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 RLS de ondas métricas
6 Respondedor de radar del buque

DEPARTAMENTO GENERAL DE LA
PRESIDENTE DE LA
Es del ...
QUE ...
Paulo L
SECRETARIO DE LA

2419

36
255

- 35 -

7	Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 KHz ^{2/}	.....
8	Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 KHz ^{3/}	.....

- 2/ A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.
- 3/ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

SECRETARÍA DE SEGURIDAD MARÍTIMA
Es

Paulo L

208

4.1	Duplicación del equipo
4.2	Mantenimiento en tierra
4.3	Capacidad de mantenimiento en la mar

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha realizada por operador
Número de operadores
¿Hay autoalarma?
¿Hay instalación principal?
¿Hay instalación de reserva?
El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados?

	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas
Aparato radioléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia
RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz)
Aparatos radiotelefónicos bidireccionales

- 2/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1995.

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Paul L. 289

39

- 38 -

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCION PARA BUQUE DE CARGA

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{1/}

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Peso muerto del buque (toneladas métricas)^{2/}
Número IMO^{3/}

Tipo de buque^{4/}

Petrolero
Buque tanque químiquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante

- 1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- 2/ Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químiqueros y buques gaseros.
- 3/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación- la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.
- 4/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA
Es Ref. al expediente LAT-504
Copia
Paulo L.
2008-1-10

2419

40
4

- 39 -

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio, y que el buque cumple con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).
- 3 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el y el
(fechas)
- 4 Que se ha/no se ha^{4/} expedido un Certificado de exención.
- El presente certificado es válido hasta^{5/} a condición de que se realicen los reconocimientos anuales e intermedios y las inspecciones de la obra viva del buque, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

4/ Táchese según proceda.

5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 b).

UNA COPIA DE ESTE CERTIFICADO DEBE SER
ENTREGADA AL BUQUE

Paulo

290

41

- 40 -

Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 1/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/ Firmado:
intermedio^{4/} (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/ Firmado:
intermedio^{4/} (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla 1/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio^{4/}, efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 1/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia
quien
Paulo
SECRETARIO DE ESTADO

2419

- 41 -

Refrendo de la inspección de la obra viva del buque^{6/}

SE CERTIFICA que en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad)

Segunda inspección: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad)

^{6/} Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

DEPARTAMENTO DE FOMENTO Y OBRAS PÚBLICAS
FOLIO 2419
Es copia

Paulo L

291

- 42 -

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)^{4/} del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

^{4/} Táchese según proceda.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN 01 14
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN A
Es fiel copia
que
Paulo L
SECRETARIO

2419
- 43 -

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

SECRETARÍA DE LA
FISCALÍA
E. S. P.
9
Paulo L

292

45

- 44 -

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo E)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{1/}

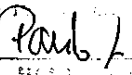
Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Peso muerto del buque (toneladas métricas)^{2/}
Eslora del buque (regla III/3.10)
Número IMO^{3/}

Tipo de buque^{4/}

Petrolero
Buque tanque químico
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante

- 1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- 2/ Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químicos y buques gaseros.
- 3/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la indicación de este dato tiene carácter voluntario.
- 4/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de copia
que se conserva en los archivos.

SECRETARIO DE ESTADO

2419

- 45 -

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planes de lucha contra incendios.
 - 2.2 Que se han provisto dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio.
 - 2.3 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.
 - 2.4 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas.
 - 2.5 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor.
 - 2.6 Que en todos los demás aspectos del buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.
- 3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1, dentro de los límites de la zona de tráfico
- 4 Que se ha/no se ha⁴/ expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta5/ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales y los reconocimientos periódicos de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del capítulo I del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

- 4/ Táchese según proceda.
- 5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

DEPARTAMENTO DE FISCALIA
Es así que
que el
Paulo L
293

✓

- 46 -

Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/
periódico^{4/}: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/
periódico^{4/}: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/periódico^{4/} efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

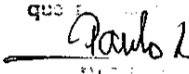
Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Téchese según proceda.

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN DE LA
FISCALÍA
Es Real cédula de
que

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN DE LA
FISCALÍA

2419

*
2/1

- 47 -

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

Paula

294

49

- 48 -

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla 1/14 h)
sea aplicable

De conformidad con la regla 1/14 h) del Convenio, la nueva fecha de
vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla 1/14 h) del Convenio, la nueva fecha de
vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es fiel copia de lo que
que
Paula L.
SECRETARÍA

2419

50

- 49 -

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO
PARA BUQUE DE CARGA (MODELO E)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de
seguridad del equipo para buque de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN
EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL
CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque
Número o letras distintivos

2 PORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
		A baborA estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcial- mente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....
2.3	Número de botes salvavidas total- mente cerrados (regla III/44)	.....
2.4	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abaste- cimiento de aire (regla III/45)	.....
2.5	Número de botes salvavidas prote- gidos contra incendios (regla III/46)	.....
2.6	Otros botes salvavidas	.....
2.6.1	Número	.....
2.6.2	Tipo	.....
2.7	Número de botes salvavidas de caída libre	.....
2.7.1	Totalmente cerrados (regla III/44)	.....
2.7.2	Provistos de un sistema autónomo (regla III/45)	.....
2.7.3	Protegidos contra incendios (regla III/46)	.....

REVISADO POR EL
SECRETARIO DE LA
FISCALA
Es el de
de
G.

Paulo 2

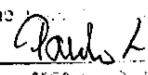
295

51

- 50 -

3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....
4	Número de botes de rescato	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....
5	Balsas salvavidas	
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5.3	Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/26.1.4	.....
6	Número de eros salvavidas	.....
7	Número de chalecos salvavidas	.....
8	Trajes de inmersión	
8.1	Número total	.....
8.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
9	Número de ayudas térmicas ^{1/}	.....
10	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	
10.1	Número de respondedores de radar	.....
10.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....

^{1/} Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de la copia
que se encuentra en el expediente

SECRETARÍA DE LA PRESIDENCIA

2419

- 51 -

3 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE JULIO DE 1992 QUE NO SATISFACEN
PLENAMENTE LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO III DEL CONVENIO,
EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988^{2/}

	Disposiciones y equipos existen- tes a bordo
Instalación radiotelegráfica para el bote salvavidas
Aparato radioléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia
RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz)
Aparatos radiotelefónicos bidireccionales

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

EXPEDIDO EN
(Lugar de expedición del inventario)

.....
(Fecha de expedición) (Firma del funcionario autorizado
para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad
expedidora)

2/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los
certificados expedidos después del 1 de febrero de 1995.

DEPARTAMENTO DE LA GUARDIA COSTERA
Es el
que
Paulo L
296

Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo de las instalaciones radioeléctricas (Modelo R)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____ (nombre del Estado)

por

_____ (persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{1/}

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (regla IV/2)
Número IMO^{2/}

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante

- 1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- 2/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Es fed. el de
que reposa en
Paulo L.
SECRETARÍA DE ESTADO

2419
- 53 -

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;
 - 2.2 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.
- 3 Que se ha/no se ha^{3/} expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta^{4/}
a condición de que se realicen los reconocimientos periódicos de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.
Expedido en
(lugar de expedición del certificado)
.....
(fecha de expedición)
(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)
(Sello o estampa de la autoridad)

- 3/ Téchese según proceda.
- 4/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 b).

ESPAÑOL
Es firmada por
Paulo L
SOL

392

25

Refrendo de reconocimientos periódicos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo
prescrito en la regla I/9 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple
con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(Sello o estampilla de la autoridad)

DEPARTAMENTO DEL COGNOMINIO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original
que consta en el expediente
Paula
SECRETARIA DE ESTADO

2419

54-
-90

- 55 -

Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

RECEBIÓ EL CERTIFICADO DE L.
Es la copia
que se le entregó.

Paulo L

298

5

- 56 -

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando la regla 1/14 e) o 1/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 1/14 e)/1/14 f) ^{2/} del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla 1/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla 1/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla 1/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Táchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PROSECUCIÓN GENERAL
Es del cargo del Sr. [Firma]
que responde de la [Firma]
[Firma]
SECRETARIO GENERAL

2419

- 57 -

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD
RADIOELECTRICA PARA BUQUE DE CARGA (MODELO R)

El presente inventario irá siempre unido al Certificado de
seguridad radioeléctrica para buques de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO DE INSTALACIONES RADIOELECTRICAS NECESARIO
PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA
POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Número mínimo de personas con la competencia necesaria
para manejar las instalaciones radioeléctricas

2 PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas:	
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:	
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas:	
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Telegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es el punto de partida de copia

Paulo L

299

59

- 58 -

PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (continuación)

2	Medios secundarios para emitir el alerta	.....
3	Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima	.....
3.1	Receptor NAVTEX	.....
3.2	Receptor de LIG	.....
3.3	Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas	.....
4	RLS satelitaria	.....
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	RLS de ondas métricas	.....
6	Respondedor de radar del buque	.....
7	Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz ^{1/}	.....
8	Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz ^{2/}	.....

- 1/ A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.
- 2/ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

REPRESENTANTE DE LA ARMADA DE LA
FRENTE MARÍTIMO DE LA
ES DEL COMANDO EN JEFE
QUE
Paulo

2419
- 59 -

- 3 METODOS UTILIZADOS PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (regla IV/15.6 y 15.7)
- 3.1 Duplicación del equipo
3.2 Mantenimiento en tierra
3.3 Capacidad de mantenimiento en la mar
- 4 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE FEBRERO DE 1995 QUE NO SATISFACEN TODAS LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO IV DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988^{3/}
- 4.1 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelegráfico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha realizada por operador
Número de operadores
¿Hay autosalma?
¿Hay instalación principal?
¿Hay instalación de reserva?
El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados?

- 4.2 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelefónico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha
Número de operadores

- 3/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

EXPEDIENTE LAT-504

Paulo L 300

- 60 -

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

EXPEDIDO EN
(lugar de expedición del inventario)

.....
(fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario autorizado
para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia el libro de copia
que reposa en los archivos.
Paul /
SECRETARIO JURÍDICO

301

- 61 -

Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA

El presente Certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo C))

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

BOF

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{1/}

Nombre del buque
Nombre o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Peso muerto del buque (toneladas métricas)^{2/}
Eslora del buque (regla III/3.10)
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a
operar según su certificado (regla IV/2)
Número IMO^{2/}

Tipo de buque^{4/}

Petrolero
Buque canque quiniquero
Buque gasero
Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o de modificación de carácter importante

- 1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- 2/ Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseeros.
- 3/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.
- 4/ Táchese según proceda.

1947
 1948
 1949
 1950
 1951
 1952
 1953
 1954
 1955
 1956
 1957
 1958
 1959
 1960
 1961
 1962
 1963
 1964
 1965
 1966
 1967
 1968
 1969
 1970
 1971
 1972
 1973
 1974
 1975
 1976
 1977
 1978
 1979
 1980
 1981
 1982
 1983
 1984
 1985
 1986
 1987
 1988
 1989
 1990
 1991
 1992
 1993
 1994
 1995
 1996
 1997
 1998
 1999
 2000
 2001
 2002
 2003
 2004
 2005
 2006
 2007
 2008
 2009
 2010
 2011
 2012
 2013
 2014
 2015
 2016
 2017
 2018
 2019
 2020
 2021
 2022
 2023
 2024
 2025
 2026
 2027
 2028
 2029
 2030
 2031
 2032
 2033
 2034
 2035
 2036
 2037
 2038
 2039
 2040
 2041
 2042
 2043
 2044
 2045
 2046
 2047
 2048
 2049
 2050
 2051
 2052
 2053
 2054
 2055
 2056
 2057
 2058
 2059
 2060
 2061
 2062
 2063
 2064
 2065
 2066
 2067
 2068
 2069
 2070
 2071
 2072
 2073
 2074
 2075
 2076
 2077
 2078
 2079
 2080
 2081
 2082
 2083
 2084
 2085
 2086
 2087
 2088
 2089
 2090
 2091
 2092
 2093
 2094
 2095
 2096
 2097
 2098
 2099
 2100
 2101
 2102
 2103
 2104
 2105
 2106
 2107
 2108
 2109
 2110
 2111
 2112
 2113
 2114
 2115
 2116
 2117
 2118
 2119
 2120
 2121
 2122
 2123
 2124
 2125
 2126
 2127
 2128
 2129
 2130
 2131
 2132
 2133
 2134
 2135
 2136
 2137
 2138
 2139
 2140
 2141
 2142
 2143
 2144
 2145
 2146
 2147
 2148
 2149
 2150
 2151
 2152
 2153
 2154
 2155
 2156
 2157
 2158
 2159
 2160
 2161
 2162
 2163
 2164
 2165
 2166
 2167
 2168
 2169
 2170
 2171
 2172
 2173
 2174
 2175
 2176
 2177
 2178
 2179
 2180
 2181
 2182
 2183
 2184
 2185
 2186
 2187
 2188
 2189
 2190
 2191
 2192
 2193
 2194
 2195
 2196
 2197
 2198
 2199
 2200
 2201
 2202
 2203
 2204
 2205
 2206
 2207
 2208
 2209
 2210
 2211
 2212
 2213
 2214
 2215
 2216
 2217
 2218
 2219
 2220
 2221
 2222
 2223
 2224
 2225
 2226
 2227
 2228
 2229
 2230
 2231
 2232
 2233
 2234
 2235
 2236
 2237
 2238
 2239
 2240
 2241
 2242
 2243
 2244
 2245
 2246
 2247
 2248
 2249
 2250
 2251
 2252
 2253
 2254
 2255
 2256
 2257
 2258
 2259
 2260
 2261
 2262
 2263
 2264
 2265
 2266
 2267
 2268
 2269
 2270
 2271
 2272
 2273
 2274
 2275
 2276
 2277
 2278
 2279
 2280
 2281
 2282
 2283
 2284
 2285
 2286
 2287
 2288
 2289
 2290
 2291
 2292
 2293
 2294
 2295
 2296
 2297
 2298
 2299
 2300
 2301
 2302
 2303
 2304
 2305
 2306
 2307
 2308
 2309
 2310
 2311
 2312
 2313
 2314
 2315
 2316
 2317
 2318
 2319
 2320
 2321
 2322
 2323
 2324
 2325
 2326
 2327
 2328
 2329
 2330
 2331
 2332
 2333
 2334
 2335
 2336
 2337
 2338
 2339
 2340
 2341
 2342
 2343
 2344
 2345
 2346
 2347
 2348
 2349
 2350
 2351
 2352
 2353
 2354
 2355
 2356
 2357
 2358
 2359
 2360
 2361
 2362
 2363
 2364
 2365
 2366
 2367
 2368
 2369
 2370
 2371
 2372
 2373
 2374
 2375
 2376
 2377
 2378
 2379
 2380
 2381
 2382
 2383
 2384
 2385
 2386
 2387
 2388
 2389
 2390
 2391
 2392
 2393
 2394
 2395
 2396
 2397
 2398
 2399
 2400
 2401

63

- 62 -

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 Que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la regla I/10, es satisfactorio, y que el buque cumple con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluyéndose aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).
 - 2.2 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el y el
(fechas)
 - 2.3 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.
 - 2.4 Que se han provisto dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio.
 - 2.5 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.
 - 2.6 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.
 - 2.7 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.
 - 2.8 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, medios de embarco para prácticos y publicaciones náuticas.
 - 2.9 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisoras de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en vigor.
 - 2.10 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.
- 3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1, dentro de los límites de la zona de tráfico

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es del cargo
Paulo L.

34
302

- 63 -

4 Que se ha/no se ha^{4/} expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta5/ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales, periódicos intermedios y las inspecciones de la obra viva del buque de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es del

Paulo

302

65

2419

- 64 -

Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios relativos
a la estructura, las máquinas y el equipo mencionados en
la sección 2.1 del presente certificado

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo
prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple
con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/
intermedio: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/
intermedio: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es copia de la original
QUE SE ENVIÓ AL SEÑOR

303

- 65 -

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio^{4/}, efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/10 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque^{6/}

SE CERTIFICA que en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Segunda inspección: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Táchese según proceda.

6/ Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

DEPARTAMENTO DE REGISTRO DE LA
FLOTILLA DE GUERRA
Es copia
Paulo L.

303

67

2419

- 66 -

Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos relativos a los dispositivos de salvamento y otro equipo mencionados en las secciones 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 y 2.9 del presente certificado

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/ Firmado
periódico^{4/}; (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/ Firmado
periódico^{4/}; (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/periódico^{4/}, efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es el copia
que
.....

63
304

- 67 -

Refrendo de reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones
radioeléctricas mencionadas en las secciones 2.6 y 2.7 del presente certificado

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico, efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/9 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN DE LA

DEFENSA NACIONAL

Es F. I. de la Oficina de Asesoría Jurídica

que se encuentra en el expediente LAT-504.

Paulo J. [Firma]

Asesor Jurídico

304

69

2419

- 68 -

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito la regla I/14 e)/I/14 f) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

4/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es (del) copia (del) de copia
que reposa en los archivos.

SECRETARIO GENERAL

76
305

- 69 -

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla 1/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla 1/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla 1/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

REPUBLICA DE COLOMBIA
Es firmada por el
Paulo J.

305

- 70 -

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA
MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

		A babor	A estribor
1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento
2	Número total de botes salvavidas
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44)
2.4	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/45)
2.5	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/46)
2.6	Otros botes salvavidas
2.6.1	Número
2.6.2	Tipo
2.7	Número de botes salvavidas de caída libre
2.7.1	Totalmente cerrados (regla III/44)
2.7.2	Provistos de un sistema autónomo (regla III/45)
2.7.3	Protegidos contra incendios (regla III/46)

SECRET

76
306

FORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (continuación)

3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....
4	Número de botes de rescate	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....
5	Balsas salvavidas	
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5.3	Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/26.1.4	.....
6	Número de aros salvavidas	.....
7	Número de chalecos salvavidas	.....
8	Trajes de inmersión	
8.1	Número total	.....
8.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
9	Número de ayudas térmicas ^{1/}	.....
10	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	
10.1	Número de respondedores de radar	.....
10.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....

^{1/} Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

SEPARACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA
FISCALÍA DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA
Es del
Que
Paula
306

73

2419

- 72 -

3 PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas:	
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:	
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas:	
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Telegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT
2 Medios secundarios para emitir el alerta
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS satelitaria
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 RLS de ondas métricas
6 Respondedor de radar del buque

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia del original que representa el documento.

307

FORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (continuación)

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
7 Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz/
8 Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz/

- 2/ A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.
- 3/ No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA GENERAL DE LA
Es fiel
GAB
Paulo L
SECRETARIO

302

- 4 METODOS UTILIZADOS PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (regla IV/15.6 y 15.7)
- 4.1 Duplicación del equipo
 - 4.2 Mantenimiento en tierra
 - 4.3 Capacidad de mantenimiento en la mar
- 5 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE FEBRERO DE 1995 QUE NO SATISFACEN TODAS LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO IV DEL CONVENIO, EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988^{4/}
- 5.1 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelegráfico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha realizada por operador
Número de operadores
¿Hay autoalarma?
¿Hay instalación principal?
¿Hay instalación de reserva?
El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados?

- 5.2 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelefónico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha
Número de operadores

4/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia
que se da a
[Firma]

308

- 75 -

6 BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE FEBRERO DE 1992 QUE NO SATISFACEN
PLENAMENTE LAS PRESCRIPCIONES APLICABLES DEL CAPITULO III DEL CONVENIO,
EN SU FORMA ENMENDADA EN 1988^{2/}

	Disposiciones y equipos existen- tes a bordo
Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas
Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia
RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz)
Aparatos radiotelefónicos bidireccionales

SE CERTIFICA QUE este inventario es correcto en su totalidad.

EXPEDIDO EN
(lugar de expedición del inventario)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado
para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

2/ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los
certificados expedidos después del 1 de febrero de 1995.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es del c.
que
Paulo
SECRETARIO

308

27

2419

- 76 -

Modelo de Certificado de exención

CERTIFICADO DE EXENCION

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{1/}

Nombre del buque
Nombre o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Número IMO^{2/}

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla
..... del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones
relativas a
..... del Convenio.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....

El presente certificado será válido hasta
a condición de que siga siendo válido el Certificado de
..... al que se adjunta el presente
certificado.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición)
(firma del funcionario autorizado
para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas
dispuestas horizontalmente.

2/ De conformidad con la resolución A.600(15) -Sistema de asignación de un
número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de
este dato tiene carácter voluntario.

Es tal copia de la
que se

309

- 77 -

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hastaa condición de que siga siendo válido el Certificado de al que se adjunta el presente certificado.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hastaa condición de que siga siendo válido el Certificado de al que se adjunta el presente certificado.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)* del Convenio, hastaa condición de que siga siendo válido el Certificado de al que se adjunta el presente certificado.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

3/ Téchese según proceda.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA

Es fiel

que

Paula

309

431
515

2419

2000 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS
AMENDED

(Resolution MSC.92(72))

ПОПРАВКИ 2000 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.92(72))

ENMIENDAS DE 2000 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO

(Resolución MSC.92(72))

7/15

515

2419

HP
013

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.92(72)
(aprobada el 26 de mayo de 2000)

**APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA
HUMANA EN EL MAR, 1974**

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", y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio", acerca del procedimiento para enmendar el Protocolo de 1988 relativo al Convenio,

HABIENDO EXAMINADO en su 72º periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio, las enmiendas al apéndice del anexo de dicho Protocolo cuyo texto figura adjunto a la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2001 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado objeciones a las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2002, 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 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al 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 Protocolo de 1988 relativo al 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 Protocolo de 1988 relativo al Convenio.

SECRETARIO GENERAL
COPIA
5/18

460


- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

En los modelos del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y Certificado de seguridad para buque de carga que figuran en el anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, bajo el epígrafe "Tipo de buque", se añade la palabra "Granelero" entre el epígrafe y la palabra "Petrolero".



SECRETARIO DE ESTADO DE LA
FEDERACION DE ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
Es C. Lina Marcela Escobar Martínez
Quo Pro

SECRETARIO DE ESTADO

2419

تعديلات عام 2000 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، بصيغتها المعدلة

(القرار MSC.100(73))

经修正的《1974 年国际海上人命安全公约
1988 年议定书》的 2000 年修正案

(第 MSC.100(73)号决议)

2000 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988
RELATING TO THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED
(Resolution MSC.100(73))

AMENDEMENTS DE 2000 AU PROTOCOLE DE 1988
RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE
(Résolution MSC.100(73))

ПОПРАВКИ 2000 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ
(Резолюция MSC.100(73))

ENMIENDAS DE 2000 AL PROTOCOLO DE 1988
RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
(Resolución MSC.100(73))

2419

J/7732

RESOLUCIÓN MSC.100(73)
(aprobada el 5 de diciembre de 2000)

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO
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 llamado "el Convenio", y el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS", acerca del procedimiento para enmendar el apéndice del anexo de dicho Protocolo,

HABIENDO EXAMINADO en su 73º periodo de sesiones las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI c) de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo de dicho Protocolo cuyo texto figura adjunto a la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en dicho Protocolo o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que recusar las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002, 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 y en el artículo VI c) del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en dicho Protocolo;
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 Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

I:U_7732.doc

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Se ha recibido el presente documento con
fecha 10 de diciembre de 2000.

Paulo ✓

507

440

J/7732

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (modelo P)

1 Se suprimen las secciones 5 y 6 existentes, así como las correspondientes notas a pie de página, y se intercala la siguiente nueva sección 5:

"5 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1.1 Compás magnético magistral*
1.2 Compás magnético de respaldo*
1.3 Girocompás*
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*
1.5 Repetidor de la demora indicada por el girocompás*
1.6 Regulador del rumbo o de la derrota*
1.7 Taxímetro o dispositivo para leer las demoras*
1.8 Medios para corregir y obtener el rumbo y la demora
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)*
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**
2.2 Medios de apoyo para los SIVCE
2.3 Publicaciones náuticas
2.4 Medios de apoyo para las publicaciones náuticas electrónicas
3.1 Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal***
3.2 Radar de 9 GHz*
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)*
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA)*
3.5 Ayuda de seguimiento automático*

GUAYAMA, P.R., 10 de mayo de 2011.
Es fiel copia del original que se encuentra en los archivos.
SECRETARIO JUDICIAL

I:U_V7732.doc

2419₃

3/7732

444
508

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automático
3.7 Ayuda de punteo electrónica*
4 Sistema de identificación automática (SIA)
5 Registrador de datos de la travesía (RDT)
6.1 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)*
6.2 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)*
7 Ecosonda*
8.1 Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento*
8.2 Indicador de la velocidad de giro*
9 Sistema de recepción de señales acústicas*
10 Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia*
11 Lámpara de señales diurnas*
12 Reflector de radar*
13 Código Internacional de Señales

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE
FISCALIA DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ
Es el suscrito, el que
Firma: *Paula*
Secretaría de Fomento

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios de cumplir esta prescripción. En caso de que se adopten otros medios, éstos se especificarán.
** Suprímase según corresponda."

508

yyz

I/7732

- 4 -

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (modelo E)

2 Se suprime la sección 3 existente, así como la correspondiente nota a pie de página, y se intercala la siguiente nueva sección 3:

"3 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1.1 Compás magnético magistral*
1.2 Compás magnético de respeto*
1.3 Girocompás*
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*
1.5 Repetidor de la demora indicada por el girocompás*
1.6 Regulador del rumbo o de la derrota*
1.7 Taxímetro o dispositivo para leer las demoras*
1.8 Medios para corregir y obtener el rumbo y la demora
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)*
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**
2.2 Medios de apoyo para los SIVCE
2.3 Publicaciones náuticas
2.4 Medios de apoyo para las publicaciones náuticas electrónicas
3.1 Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal***
3.2 Radar de 9 GHz*
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)*
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA)*
3.5 Ayuda de seguimiento automático*
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automático
3.7 Ayuda de punteo electrónica*
4 Sistema de identificación automática (SIA)
5 Registrador de datos de la travesía (RDT)

Se suprime la sección 3 existente, así como la correspondiente nota a pie de página, y se intercala la siguiente nueva sección 3:

SECRETARIO GENERAL

2410 - 5 -

1145
509
J/7732

Elemento		Disposiciones y equipos existentes a bordo
6.1	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)*	.....
6.2	Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)*	.....
7	Ecosonda*	..... .....
8.1	Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento*	.....
8.2	Indicador de la velocidad de giro*	.....
9	Sistema de recepción de señales acústicas*	.....
10	Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia*	.....
11	Lámpara de señales diurnas*	.....
12	Reflector de radar*	.....
13	Código Internacional de Señales	.....

En el presente documento
se
gaulo L
1145

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios de cumplir esta prescripción. En caso de que se adopten otros medios, éstos se especificarán.
** Suprimase según corresponda."

509

4461

J/7732

- 6 -

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (modelo C)

3 Se suprimen las secciones 5 y 6 existentes, así como las correspondientes notas a pie de página, y se intercala la siguiente nueva sección 5:

"5 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1.1 Compás magnético magistral*
1.2 Compás magnético de respeto*
1.3 Girocompás*
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*
1.5 Repetidor de la demora indicada por el girocompás*
1.6 Regulador del rumbo o de la derrota*
1.7 Taxímetro o dispositivo para leer las demoras*
1.8 Medios para corregir y obtener el rumbo y la demora
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)*
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**
2.2 Medios de apoyo para los SIVCE
2.3 Publicaciones náuticas
2.4 Medios de apoyo para las publicaciones náuticas electrónicas
3.1 Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal***
3.2 Radar de 9 GHz*
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)*
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA)*
3.5 Ayuda de seguimiento automático*
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automático
3.7 Ayuda de punteo electrónica*
4 Sistema de identificación automática (SIA)
5 Registrador de datos de la travesía (RDT)

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
Es [] que []
h
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

- 7 -

5/0

7200 DE LA
MICA
copie
Libros.

9200 L

500

** Suprímase según corresponda."

288

2419

386
13/11

تعديلات عام 2002 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

(القرار MSC. 124(75))

《1974 年国际海上人命安全公约 1988 年议定书》
的 2002 年修正案

(第 MSC.124(75)号决议)

2002 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,
1974

(Resolution MSC.124(75))

AMENDEMENTS DE 2002 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER

(Résolution MSC.124(75))

ПОПРАВКИ 2002 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ
1974 ГОДА

(Резолюция MSC.124(75))

ENMIENDAS DE 2002 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL
MAR, 1974

(Resolución MSC.124(75))

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
P. O. A.
Es
qu
484
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

2419

485
151

RESOLUCIÓN MSC.124(75)
(aprobada el 24 de mayo de 2002)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

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 artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante denominado "el Convenio" y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio, en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS", referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 75º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y con el artículo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2003, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o de las Partes 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 las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2004, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

Es fiel copia de la resolución de copia
que se encuentra en los archivos.

Paul Z

487

406

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA
HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de pasaje (Modelo P)

1 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página.

Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga (Modelo R)

2 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 2, así como las correspondientes notas a pie de página.

3 Se suprime la sección 4.

Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buques de carga (Modelo C)

4 Se suprimen los puntos 7 y 8 de la sección 3, así como las correspondientes notas a pie de página.

DEPARTAMENTO DE DEFENSA
FOLIO 100
Es copia
que se archiva.
h
SECRETARIO DE DEFENSA

2419

2419
386

2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
AS AMENDED

(Resolution MSC.154(78))

AMENDEMENTS DE 2004 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN
MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.154(78))

ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.154(78))

ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO

(Resolución MSC.154(78))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PROTECCIÓN CIVIL
Es recibido el presente documento
que se encuentra en el expediente
Nº 478

Paula

2014.04.14

478

2419

RESOLUCIÓN MSC.154(78)
(adoptada el 20 de mayo de 2004)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

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"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988") referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988,

HABIENDO EXAMINADO en su 78º periodo de sesiones enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988, 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 y en el artículo VI del Protocolo de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006, a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988, o un número de Partes 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 las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio 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 y en el artículo VI del Protocolo de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo 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 sean parte en el Protocolo de 1988.

*** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA

PAZ Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Es fiel copia del original que se encuentra en el archivo.

Paula
SECRETARÍA GENERAL

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

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.

Es
qu
h
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

2419

3681
467

2004 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS
AMENDED

(Resolution MSC.171(79))

AMENDEMENTS DE 2004 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN
MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.171(79))

ПОПРАВКИ 2004 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.171(79))

ENMIENDAS DE 2004 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO

(Resolución MSC.171(79))

ORGANISMO ADMINISTRATIVO DE LA
Es el
Paul
SECRETARÍA GENERAL

467

2419

RESOLUCIÓN MSC.171(79)
(adoptada el 9 de diciembre de 2004)

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

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 artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio") y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS"), en relación con el procedimiento para enmendarlo,

HABIENDO EXAMINADO, en su 79º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio y con el artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del Anexo de dicho Protocolo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado sus objeciones a las enmiendas;
3. INVITA a las Partes interesadas a tomar nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2006, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en su anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS;
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 Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
Es
que
Paul
475

382

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA
HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje

1 En el modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje se introduce la siguiente nueva sección, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:....."
(dd/mm/aaaa)

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga

2 En el modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:....."
(dd/mm/aaaa)

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

3 En el modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:....."
(dd/mm/aaaa)

Es lo que se acepta

SECRETARIO

2419
- 3 -

415
383

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad
del equipo para buque de carga (Modelo E)

4 Se sustituye la sección 3 actual por la siguiente:

"3 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1.1 Compás magnético magistral*
1.2 Compás magnético de respeto*
1.3 Girocompás*
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*
1.5 Repetidor de la demora indicada por el girocompás*
1.6 Sistema de control del rumbo o de la derrota*
1.7 Taxímetro o dispositivo para leer las demoras*
1.8 Medios para corregir el rumbo y la demora
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR) *
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**
2.2 Medios auxiliares para los SIVCE
2.3 Publicaciones náuticas
2.4 Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas
3.1 Receptor para el sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal**
3.2 Radar de 9 GHz*
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)*
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA)*
3.5 Ayuda de seguimiento automática*
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automática
3.7 Ayuda de punteo electrónica*
4 Sistema de identificación automática (SIA)
5.1 Registrador de datos de la travesía (RDT)**
5.2 Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) **
6.1 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)*
6.2 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)*
6.3 Ecosonda*
7.1 Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento*
7.2 Indicador de la velocidad de giro*
8 Sistema de recepción de señales acústicas*
9 Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia*

Es fiel copia
que
[Firma]

476

384

10	Lámpara de señales diurnas*	.....
11	Reflector de radar*	.....
12	Código Internacional de Señales	.....
13	Manual IAMSAR, Volumen III	.....

- * En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, deberán especificarse.
- ** Téchese según corresponda."

Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

5 En el modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga se introduce la siguiente, nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:"
(dd/mm/aaaa)

Modelo de Certificado de seguridad para buque de carga

6 En el modelo de Certificado de seguridad para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre la que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:"
(dd/mm/aaaa)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo C)

7 En el inventario del equipo, se sustituye el punto 5 por el siguiente texto:

- "5.1 Registrador de datos de la travesía (RDT);
- 5.2 Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)³,"

y se añade un nuevo punto 14 después del punto 13 actual, del siguiente tenor:

"14 Manual IAMSAR, volumen III"

SECRETARÍA DE SEGURIDAD DE LA
Fuerza Armada
Es f...
qu...
384-1190-1190

2419

356
461

2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS
AMENDED

(Resolution MSC.204(81))

AMENDEMENTS DE 2006 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN
MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.204(81))

ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.204(81))

ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO

(Resolución MSC.204(81))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA DE LA REPUBLICA
Es el c. de la copia de copia
que se en los archivos.
pank
SECRETARIO GENERAL

461

2419

383
465

RESOLUCIÓN MSC.204(81)
(adoptada el 18 de mayo de 2006)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

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 artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988"), referentes al procedimiento de enmienda del Convenio y del Protocolo SOLAS de 1988,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, en el que se dispone, entre otras cosas, que las enmiendas al Anexo del Protocolo serán adoptadas y entrarán en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a la adopción y entrada en vigor de las enmiendas al capítulo I del Anexo del Convenio, establecido en los apartados iv), vi) 1) y vii) 1) del párrafo b) del artículo VIII del Convenio,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 1) del Convenio, toda enmienda al Anexo del Protocolo SOLAS de 1988 se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el Protocolo,

HABIENDO EXAMINADO en su 81º periodo de sesiones enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al Anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el Anexo de la presente resolución;
2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 para su examen y aceptación y que envíe asimismo copias a todos los Miembros de la Organización;
3. INSTA a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 a que acepten las enmiendas lo antes posible.

SECRETARADO ADMINISTRATIVO DE LA
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
En el ...
...
parish
...

465

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

PARTE B - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

Regla 10 - Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga

Se sustituye el texto actual del apartado v) del párrafo a) por el siguiente:

- "v) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante el periodo de validez de cinco años del Certificado de seguridad de construcción para buques de carga o del Certificado de seguridad para buques de carga, salvo cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14. Cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14, ese periodo de cinco años podrá ampliarse de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre esas dos inspecciones no excederá nunca de 36 meses;"

Es
qu
SECRETARÍA DE INTERIO

2419

346
435

2006 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS
AMENDED

(Resolution MSC.227(82))

AMENDEMENTS DE 2006 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN
MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.227(82))

ПОПРАВКИ 2006 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.227(82))

ENMIENDAS DE 2006 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO

(Resolución MSC.227(82))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que se encuentra en los Archivos.

Pariz
SECRETARIO GENERAL

455

353
491

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

—

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 Protocolo SOLAS de 1988.

459

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

1 En el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P), se inserta el siguiente nuevo punto 4.2 en la sección 5, después del punto 4:

"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"

y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)

2 En el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E), se inserta el siguiente nuevo punto 4.2 en la sección 3, después del punto 4:

"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"

y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

3 En el Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C), se inserta el siguiente nuevo punto 4.2 en la sección 5, después del punto 4:

"4.2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance"

y el punto 4 (Sistema de identificación automática (SIA)) pasa a ser el punto 4.1.

DEPARTAMENTO DE DEFENSA
Es f.
qu.
SICE

331
446

2419

**2007 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
AS AMENDED**

(Resolution MSC.240(83))

**AMENDEMENTS DE 2007 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN
MER, TELLE QUE MODIFIÉE**

(Résolution MSC.240(83))

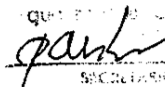
**ПОПРАВКИ 2007 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ**

(Резолюция MSC.240(83))

**ENMIENDAS DE 2007 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO**

(Resolución MSC.240(83))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA DE LA REPUBLICA
Es del copy tomada de copia
que se encuentra en los archivos.


SECRETARIO GENERAL

446

2419

342
456

RESOLUCIÓN MSC.240(83)
(adoptada el 12 de octubre de 2007)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA
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"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988") en relación con el procedimiento para enmendar el Protocolo SOLAS de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 83º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo SOLAS de 1988 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 y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2009 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes 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 las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2009, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. RECOMIENDA a las Partes interesadas que expidan certificados acordes con las enmiendas que figuran en el anexo en el primer reconocimiento de renovación que se efectúe después del 1 de julio de 2009;
5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;
6. 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 Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

Es
que
[Firma]
SECRETARIO GENERAL

455

313

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA
HUMANA EN EL MAR, 1974

Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje

1 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 2.9 existente, se añaden los nuevos párrafos 2.10 y 2.11 siguientes:

"2.10 el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;

2.11 se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

¹ Táchese según proceda."

2 En el cuadro del párrafo 2.1.3 de la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA" la referencia a la regla "II-1/13" se sustituye por una referencia a la "regla II-1/18"⁴, las notaciones "C.1, C.2, C.3" se sustituyen por "P.1, P.2, P.3" y se añade la siguiente nota:

⁴ Para los buques construidos antes del 1 de enero de 2009, se utilizará la notación de compartimentado "C.1, C.2 y C.3" aplicable."

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga

3 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 4 existente, se añaden los nuevos párrafos 5 y 6 siguientes:

"5 el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;

6 se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

⁴ Táchese según proceda."

SECRETARÍA DE SEGURIDAD DE LA REPÚBLICA
Es la copia de los
que
SECRETARÍA DE SEGURIDAD DE LA REPÚBLICA

2419
- 3 -

344
453

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

4 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 2.6 existente, se añaden los nuevos párrafos 2.7 y 2.8 siguientes:

- "2.7 el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;
- 2.8 se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

⁴ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad para buque de carga

5 En la sección que comienza con las palabras "SE CERTIFICA", a continuación del párrafo 2.10 existente, se añaden los nuevos párrafos 2.11 y 2.12 siguientes:

- "2.11 el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la regla II-2/17 del Convenio;
- 2.12 se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios.

^{4/} Táchese según proceda."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA DE LA REPÚBLICA
Es el/la Jefe de la Oficina de
Gestión de la Oficina de
Pablo
SECRETARIO DE LA FISCALÍA

453

2419

377
450

**2008 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
AS AMENDED**

(Resolution MSC.258(84))

**AMENDEMENTS DE 2008 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN
MER, TELLE QUE MODIFIÉE**

(Résolution MSC.258(84))

**ПОПРАВКИ 2008 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ**

(Резолюция MSC.258(84))

**ENMIENDAS DE 2007 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO**

(Resolución MSC.258(84))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA DE LA SEPTIMA A
Es fiel copia de los
que reposan en los archivos.

[Signature]
SECRETARIO EJECUTIVO

438

322

RESOLUCIÓN MSC.258(84)
(adoptada el 16 de mayo de 2008)

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

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"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988") en relación con el procedimiento para enmendar el Protocolo SOLAS de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 84º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo SOLAS de 1988 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 y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2009, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes 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 las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2010, una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. RECOMIENDA a las Partes interesadas que expidan certificados acordes con las enmiendas que figuran en el anexo en el primer reconocimiento de renovación que se efectúe el 1 de enero de 2010, o posteriormente;
5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;
6. 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 Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

Es
Firma
[Firma manuscrita]
[Firma manuscrita]

2419
- 2 -

329
444

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA
HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

1 Se sustituye el punto 11.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P) por el texto siguiente:

- "11.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
- 11.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 11.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)",

y en la sección 3 se sustituye el punto 6 por el texto siguiente:

- "6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
- 6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)

2 Se sustituye el punto 9.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E) por el texto siguiente:

- "9.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
- 9.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 9.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA
Es la copia de este
que se
444

- 3 -

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

3 Se sustituye el punto 6 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R) por el texto siguiente:

- "6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
- 6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

4 Se sustituye el punto 9.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C) por el texto siguiente:

- "9.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
- 9.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 9.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)",

y en la sección 3 se sustituye el punto 6 por el texto siguiente:

- "6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
- 6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)".

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia
que remite a los señores
[Firma]
SECRETARIO EJECUTIVO

2419

307
432

2009 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
AS AMENDED

(Resolution MSC.283(86))

AMENDEMENTS DE 2009 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN
MER, TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.283(86))

ПОПРАВКИ 2009 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.283(86))

ENMIENDAS DE 2009 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO

(Resolución MSC.283(86))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Es fiel copia
que se da a la
SECRETARIA DE FISCALIA

Paul

SECRETARIA DE FISCALIA

432

2419

314
10.0

RESOLUCIÓN MSC.283(86)
(adoptada el 5 de junio de 2009)

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

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"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo SOLAS de 1988") relativo a los procedimientos para enmendar el Protocolo de 1988,

HABIENDO EXAMINADO, en su 86º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo SOLAS de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo SOLAS de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2010, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988 o un número de Partes 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 las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2011, una vez aceptadas de conformidad con 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 y en el artículo VI del Protocolo SOLAS de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en su anexo a todas las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE LA
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
Es la copia certificada de la resolución
que se envía a las Partes en el Protocolo SOLAS de 1988
y a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo SOLAS de 1988.
7/10/10
SECRETARÍA GENERAL

436

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

1 En la sección 5 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P) se añade el nuevo punto 14 siguiente:

"14 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)

2 En la sección 3 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E) se añade el nuevo punto 14 siguiente:

"14 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

3 En la sección 5 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C) se añade el nuevo punto 15 siguiente:

"15 Sistema de alarma para las guardias de navegación en el puente."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA
Es fiel copia
que hay en los autos.
SECRETARIO JIM

290
421

2410

تعديلات عام 2010 على بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

القرار (MSC.309(88))

2010 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

(Resolution MSC.309(88))

AMENDEMENTS DE 2010 AU PROTOCOLE DE 1988 Á LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
TELLE QUE MODIFIÉE

(Résolution MSC.309(88))

ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА, С ПОПРАВКАМИ

(Резолюция MSC.309(88))

ENMIENDAS DE 2010 AL PROTOCOLO DE 1988 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

(Resolución MSC.309(88))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es del cargo fondo de copia
que se archiva en los archivos.
Paula L 427
SECRETARIO JURIDICO

RESOLUCIÓN MSC.309(88)

(ADOPTADA EL 3 DE DICIEMBRE DE 2010)

Enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el mar, 1974

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 (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado «el Convenio»), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado «el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS»), relativos al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

Habiendo examinado, en su 88.º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

1. *Adopta*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, 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 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2012, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, o un número de Partes 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 las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2012, una vez aceptadas de conformidad con 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 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS;

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 Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

Nota: la Presidencia de la República no envió la versión en español de la Resolución MSC-309(88), referente a una enmienda del Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional

para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. Por ello, solo la versión en español que consta en esta página fue obtenida del Boletín Oficial del Estado de España, el cual, se puede consultar en el siguiente enlace: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2012-4726>

301

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

- 1 Se sustituyen los párrafos 2.10 y 2.11 actuales por los siguientes:
- "2.10 Que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y II/38¹ del Convenio.
- 2.11 Que se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento¹.

¹ Táchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

- 2 Se sustituyen los párrafos 5 y 6 actuales por los siguientes:
- "5 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 y II-2/17⁴ del Convenio.
- 6 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios⁴.

⁴ Táchese según proceda."

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PERSECUCION PENAL DEL PODER JUDICIAL
Es fiel copia de la copia
que se encuentra en los archivos.

SECRETARÍA JUDICIAL

302
425

2419

- 3 -

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

- 3 Se sustituyen los párrafos 2.7 y 2.8 actuales por los siguientes:
- "2.7 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.
- 2.8 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento⁴.

⁴ Téchese según proceda."

Modelo de Certificado de seguridad para buques de carga

- 4 Se sustituyen los párrafos 2.11 y 2.12 actuales por los siguientes:
- "2.11 Que el buque cuenta/no cuenta⁴ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55, II-2/17 y III/38⁴ del Convenio.
- 2.12 Que se adjunta/no se adjunta⁴ al presente certificado un documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/los dispositivos de salvamento⁴.

⁴ Téchese según proceda."

RECEIVED
LA SECRETARIA DE LA FISCALIA
EN LA CIUDAD DE GUATEMALA
A LOS 15 DE ABRIL DE 2015
Copia
para el Sr. Jefe de la Oficina de Asesoría Jurídica
por el Sr. Jefe de la Oficina de Asesoría Jurídica
Paula
428

321
96

2419

تعديلات عام 2012 على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية
لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974
(القرار MSC.344(91))

《1974年国际海上人命安全公约》1988年
议定书的2012年修正案
(第MSC.344(91)号决议)

2012 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
(Resolution MSC.344(91))

AMENDEMENTS DE 2012 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER
(Résolution MSC.344(91))

ПОПРАВКИ 2012 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА
(Резолюция MSC.344(91))

ENMIENDAS DE 2012 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974
(Resolución MSC.344(91))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PROSECUCION DE LA FISCALIA
Es por lo tanto
que
Pamela
SECRETARIA DE FISCALIA

321

2419

222
386

RESOLUCIÓN MSC.344(91)
(adoptada el 30 de noviembre de 2012)

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

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"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS"), referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

RECONOCIENDO la necesidad de armonizar los modelos de certificado que figuran en el apéndice del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS con los del Convenio y los del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 91º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DETERMINA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2014, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2014, una vez 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 y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

GOBIERNO ADMINISTRATIVO DE LA
Es F...
Paulo L
386

223

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO
DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Todos los modelos de certificados e inventarios que figuran en el apéndice del anexo se
sustituyen por los siguientes:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia del original
que
Paula

2419

229
504

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

(Sello oficial)

(Estado)

para viaje internacional/viaje internacional corto¹

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque²

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado
a operar según su certificado (regla IV/2)

Número IMO

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción

Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción
se hallaba en una fase equivalente

Fecha de entrega

Fecha en que comenzaron las obras de transformación,
reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda)

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE P
ESTADO DE LA REPUBLICA
Es del ... copia

Paulo L

282

225

- 4 -

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:
 - .1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión;
 - .2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;
 - .3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/18) ³	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos
P1 P2 P3

- 2.2 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
- 2.3 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio;
- 2.4 que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio;
- 2.5 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;
- 2.6 que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio;
- 2.7 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;
- 2.8 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;
- 2.9 que en todos los demás aspectos el buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
POLICIA DEL PUERTO DE REPOBLA
Es 8477 el número de buque
que se encuentra en los archivos.
Raul
MARTÍN GARCÍA

226
300

- 5 -

- 2.10 que el buque cuenta/no cuenta¹ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ del Convenio;
- 2.11 que se adjunta/no se adjunta¹ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/la protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento¹.
- 3 Que se ha/no se ha¹ expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
(dd/mm/aaaa)

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

¹ Téchese según proceda.
² Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
³ De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE LA
COMISIÓN DE SEGURIDAD MARITIMA
Paulo L 388

227

2419

- 6 -

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)¹ del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

¹ Táchese según proceda.

DEPARTAMENTO DE DEFENSA Y FUERZAS ARMADAS
COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS
Es Bolívar, 10 de Agosto de 2011
Paulo
Comandante en Jefe

2419
- 7 -

228
5-1

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN
PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Peso muerto del buque (toneladas métricas)²

Número IMO

Tipo de buque³

- Granelero
- Petrolero
- Buque tanque quimiquero
- Buque gasero
- Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción

Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción
se hallaba en una fase equivalente

Fecha de entrega

Fecha en que comenzaron las obras de transformación,
reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda)

Es testigo

Paul /

387

229

- 8 -

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.
SE CERTIFICA:


- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).
- 3 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el y el..... (fechas)
- 4 Que se ha/no se ha³ expedido un Certificado de exención.
- 5 Que el buque cuenta/no cuenta³ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17³ del Convenio.
- 6 Que se adjunta/no se adjunta³ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/protección contra incendios³.

El presente certificado es válido hasta⁴
a condición de que se realicen los reconocimientos anuales e intermedios y las inspecciones de la obra viva del buque, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
(dd/mm/aaaa)

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE LA
PRIMERA JEFATURA DE LA
Es final y no se permite su copia
quien lo firmó es el Sr. Jefe

Sr. Jefe de la Primera Jefatura

250
390

- 9 -

Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio³:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio³:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual: _____

Firmado: _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: _____

Fecha: _____

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE C
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia de lo que se
que [Signature] [Stamp]

23)

- 10 -

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio³ efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque⁵

SE CERTIFICA que, en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:


(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Segunda inspección: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es fiel
que

SECRETARÍA DE ESTADO

2419
- 11 -

391

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f) del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DEPARTAMENTO DE DEFENSA Y SEGURIDAD DE LA PAZ
Es firmante
Paulo /
SECRETARIO DE DEFENSA Y SEGURIDAD

391

233

- 12 -

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque químicos y buques gaseros.
3 Táchese según proceda
4 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, la cual se define en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).
5 Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

ADMINISTRATIVO DE LA
REPUBLICA
COLOMBIANA
70162

2419
- 13 -

284
392

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo E)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Peso muerto del buque (toneladas métricas)²

Eslora del buque (regla III/3.12)

Número IMO

Tipo de buque³

- Granelero
- Petrolero
- Buque tanque quimiquero
- Buque gasero
- Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en la que se colocó la quilla del buque o en la que su construcción se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en la que comenzaron las obras de transformación, reforma o modificación de carácter importante:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Es fiel copia original de los datos

Paulo 392

225

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
 - 2.2 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate, de conformidad con las prescripciones del Convenio;
 - 2.3 que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento, de conformidad con las prescripciones del Convenio;
 - 2.4 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;
 - 2.5 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;
 - 2.6 que en todos los demás aspectos, el buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio;
 - 2.7 que el buque cuenta/no cuenta³ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-2/17 / III/38³ del Convenio;
 - 2.8 que se adjunta/no se adjunta³ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos de protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento³.
- 3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1⁴, dentro de los límites de la zona de tráfico
- 4 Que se ha/no se ha⁴ expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta⁵
a condición de que se realicen los reconocimientos anuales y periódicos, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
(dd/mm/aaaa)

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FISCALIA
Es [Firma] que [Firma]
que [Firma]
[Firma]
[Firma]

-276
312

- 15 -

Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: _____ Firmado: _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/períodico³: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/periódico³: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

SECRETARIO DE INTERIO

232

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/periódico³ efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)

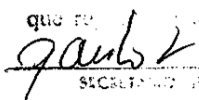
El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA A LA FISCALÍA GENERAL
Es firmada por el Sr. Jefe de Oficina
que reemplaza al Sr. Jefe de Oficina.

SECRETARIO GENERAL

2419
-17-

238
394

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)³ del Convenio, hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
² Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.
³ Téchese según proceda.
⁴ Véanse las enmiendas de 1983 al Convenio SOLAS (MSC.8(48)), aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986, o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998 en el caso de los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables a bordo.
⁵ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

Es

Paulo L

SECRETARIO

394

239

- 18 -

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA
PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo
de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____ *(nombre del Estado)*

por

_____ *(persona u organización autorizada)*

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado
a operar según su certificado (regla IV/2)

Número IMO.....

Fecha en la que se colocó la quilla del buque o en la que su construcción se hallaba en una
fase equivalente o, cuando proceda, fecha en la que comenzaron las obras de transformación,
reforma o modificación de carácter importante:

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE LA
FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
Es del cargo de
que se emite el presente certificado.
[Firma]
SECRETARIO GENERAL

2419
- 19 -

245
315

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;
 - 2.2 que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio.
- 3 Que se ha/no se ha² expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta³
a condición de que se realicen los reconocimientos periódicos, de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
(dd/mm/aaaa)

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

SECRETARÍA DE DEFENSA
Es el
que
Paulo L
SECRETARÍA DE DEFENSA

315

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 1/9 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Lugar:

Fecha:

Lugar:

Fecha:

Lugar:

Fecha:

Lugar:

Fecha:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA DEL ESTADO

Es el Sr. Jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica,
que en su calidad de tal, ha dictado lo siguiente:

[Handwritten signature]

CACERES, PUEBLO LIBRE, GUATEMALA.

2419
- 21 -

342
346

Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

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

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la regla I/14 c)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta

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

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

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

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia de la copia
de los documentos
[Firma]
SECRETARIO GENERAL

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

- 90152

2419
- 23 -

241
394

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA

El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo de seguridad para buque de carga (Modelo C)

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Peso muerto del buque (toneladas métricas)²

Eslora del buque (regla III/3.12)

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado
a operar según su certificado (regla IV/2)

Número IMO

Tipo de buque³

- Granelero
- Petrolero
- Buque tanque quimiquero
- Buque gasero
- Buque de carga distinto de los anteriores

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
POLICIA DE LA FUERZA ARMADA
Es el Sr. Paulo L.
SECRETARIO DE LA FUERZA ARMADA

398

24

Fecha de construcción:

Fecha del contrato de construcción
Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción
se hallaba en una fase equivalente
Fecha de entrega
Fecha en que comenzaron las obras de transformación,
reforma o modificación de carácter importante (cuando proceda)

Se deberán cumplimentar todas las fechas aplicables.

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la regla I/10, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluyéndose aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios);
 - 2.2 que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el y el (fechas)
 - 2.3 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
 - 2.4 que se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Convenio;
 - 2.5 que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio;
 - 2.6 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;
 - 2.7 que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio;
 - 2.8 que el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, medios de embarco para prácticos y publicaciones náuticas;
 - 2.9 que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DEL GOBIERNO
Es (El)
7 de mayo de 2014

2419
- 25 -

248
398

- 2.10 que en todos los demás aspectos, el buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio;
- 2.11 que el buque cuenta/no cuenta³ con un proyecto y disposiciones alternativos en virtud de la(s) regla(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38³ del Convenio;
- 2.12 que se adjunta/no se adjunta³ al presente certificado un Documento de aprobación de proyectos y disposiciones alternativos para las instalaciones eléctricas y de máquinas/protección contra incendios/dispositivos y medios de salvamento³.
- 3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1⁴, dentro de los límites de la zona de tráfico
- 4 Que se ha/no se ha³ expedido un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta⁵
a condición de que se realicen los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos, y las inspecciones de la obra viva del buque, de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
(dd/mm/aaaa)

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Es
qu
Paul L
SECRETARÍA DE FISCALÍA

328

Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, las máquinas y el equipo mencionados en la sección 2.1 del presente certificado

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

Reconocimiento anual/intermedio³:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

Reconocimiento anual/intermedio³:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

Reconocimiento anual:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA DE LA REPUBLICA
Es el día 12 de mayo
del 2005.
Firma: *[Firma manuscrita]*
FISCALIA DE LA REPUBLICA

2419
- 27 -

348
349

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio³ efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/10 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque⁶

SE CERTIFICA que, en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Segunda inspección:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN DE LA
Es :
Paula /
SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN

349

Reconocimiento anual:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

Reconocimiento anual/períódico³:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

Reconocimiento anual/períodico³:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

Reconocimiento anual:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
POLICIA NACIONAL

Es fiel copia de lo que se encuentra en el expediente que sigue

Pardo

SECRETARIO DE POLICIA

2419

- 29 -

250
400

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/periódico³ efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo de reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas mencionadas en las secciones 2.6 y 2.7 del presente certificado

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento periódico:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento periódico:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALIA
Es F. I. ...
Paulo L.
SECRETARIO GENERAL

400

Reconocimiento periódico: _____

Firmado: _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: _____

Fecha: _____

Reconocimiento periódico:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es el ...
que ...
parís
SECRETARIO DE LA ...

2419
- 31 -

252
401

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta

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

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)³ del Convenio, hasta

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

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable la regla I/14 h)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

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

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos
401
SECRETARÍA JURÍDICA

253

- 32 -

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento
anuales

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

- 1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- 2 Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.
- 3 Téchese según proceda
- 4 Véanse las enmiendas de 1983 al Convenio SOLAS (MSC.6(48)), aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986, o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998 en el caso de los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables a bordo.
- 5 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define ésta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).
- 6 Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
POLICIA DE LA GUAYAN FRANCESA
Es copia de los originales.
Paulo
SECRETARIO GENERAL

2419

237
402

- 33 -

MODELO DE CERTIFICADO DE EXENCIÓN

CERTIFICADO DE EXENCIÓN

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO

SECRETARÍA DE SEGURIDAD MARITIMA
Es el
Paulo L
SECRETARÍA DE SEGURIDAD MARITIMA

402

255

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla
del Convenio, el buque queda exento de las prescripciones relativas a
..... del Convenio.

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....
.....

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:
.....
.....

El presente certificado es válido hasta
a condición de que siga siendo válido el Certificado de
al que se adjunta el presente certificado.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando
sea aplicable la regla I/14 c)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la
regla I/14 c) del Convenio, hasta
a condición de que siga siendo válido el Certificado de
al que se adjunta el presente certificado.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA DE LA CIUDAD DE LA PAZ
Es Ref. al Expediente LAT-504
que tiene a su cargo el Sr. Paulo
SECRETARIO GENERAL

2410

403

- 35 -

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/14 d)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta
a condición de que siga siendo válido el Certificado de
al que se adjunta el presente certificado.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e) / I/14 f)² del Convenio, hasta
a condición de que siga siendo válido el Certificado de
al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
² Téchese según proceda.

GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE
SECRETARÍA DE ESTADO DE INTERIORES
DIRECCIÓN GENERAL DE INMIGRACIONES Y EXTRANJERÍA
Santiago, Chile
Paulo L. 403
674 63 11 22

2419

36
311

تعديلات عام 2015 على بروتوكول عام 1988 المنعلق
بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ،
في صيغتها المعدلة
(القرار MSC.395(95))

经修正的《1974年国际海上人命安全公约1988年议定书》的
2015年修正案
(第MSC.395(95)号决议)

2015 AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
(Resolution MSC.395(95))

AMENDEMENTS DE 2015 AU PROTOCOLE DE 1988 RELATIF A LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE
HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE
(Résolution MSC.395(95))

ПОПРАВКИ 2015 ГОДА К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ
1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ
(Резолюция MSC.395(95))

ENMIENDAS DE 2015 AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
ENMENDADO
(Resolución MSC.395(95))

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es
Paul
SECRETARÍA DE ESTADO

311

2419

319
P

RESOLUCIÓN MSC.395(95)
(adoptada el 11 de junio de 2015)

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,
EN SU FORMA 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 el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 ("el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS), referentes al procedimiento de enmienda del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 95º periodo de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas al apéndice del anexo del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DISPONE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2016, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial haya notificado al Secretario General que recusan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2017, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, a los efectos del artículo VIII b) v) del Convenio y del artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS;

5 PIDE TAMBIÉN 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 Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia del original.

Paulo L

319

44

- 2 -

ANEXO

ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO
DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE PASAJE

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE

- 1 Se añade el nuevo párrafo 2.2 siguiente, después del párrafo 2.1 actual:
- "2.2 Que el buque cumple lo dispuesto en la parte G del capítulo II-1 del Convenio en lo que respecta a la utilización de como combustible/N.A."
- 2 Los párrafos 2.2 a 2.11 actuales se vuelven a numerar en consecuencia.

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN
PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

- 3 El párrafo 2 actual se sustituye por el siguiente:
- "2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto:
- .1 que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la citada regla, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluidas las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios); y
- .2 que el buque cumple lo dispuesto en la parte G del capítulo II-1 del Convenio en lo que respecta a la utilización de como combustible/N.A."

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE CARGA

- 4 Se añade el nuevo párrafo 2.2 siguiente, después del párrafo 2.1 actual:
- "2.2 Que el buque cumple lo dispuesto en la parte G del capítulo II-1 del Convenio en lo que respecta a la utilización de como combustible/N.A."
- 5 Los párrafos 2.2 a 2.12 actuales se vuelven a numerar en consecuencia.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
FISCALÍA DE LOS IMPUESTOS
Es fiel copia de lo que se le
que se le ha dado fe y
Pablo
SECRETARIO DE FISCALÍA