



ASAMBLEA
21º periodo de sesiones
Punto 5 del orden del día

A 21/Res.882
4 febrero 2000
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.882(21)
aprobada el 25 de noviembre de 1999

**ENMIENDAS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR
EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (RESOLUCIÓN A.787(19))**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.787(19), mediante la cual aprobó los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto,

RECORDANDO ASIMISMO que, en su decimonoveno periodo de sesiones, al aprobar la resolución A.787(19), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continuaran su labor sobre esta cuestión con miras a seguir mejorando dichos procedimientos, según sea necesario,

TOMANDO NOTA de la resolución A.741(18), mediante la cual aprobó el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Código IGS tiene carácter obligatorio para determinados buques desde el 1 de julio de 1998, en virtud del capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS y de incorporar las mismas en los procedimientos,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de enmendar los modelos de notificación que figuran en los procedimientos, teniendo en cuenta la experiencia adquirida,

RECONOCIENDO ASIMISMO la necesidad de mantener actualizados los procedimientos teniendo en cuenta la experiencia adquirida mediante su implantación,

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 71º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43º periodo de sesiones,

1. APRUEBA las enmiendas de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector de puerto (resolución A.787(19)), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, apliquen la resolución A.787(19) y las enmiendas adjuntas a la presente resolución;
3. INVITA TAMBIÉN a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, tomen nota de que dicha supervisión no debería ser una auditoría sino una inspección y de que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto deben contar con la necesaria formación respecto de las disposiciones del Código IGS y conocerlas adecuadamente;
4. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continúen examinando los procedimientos revisados, teniendo en cuenta la experiencia adquirida mediante su implantación; y
5. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino a que enmienden los modelos de notificación que figuran en los apéndices 5, 6 y 7 de los Procedimientos, teniendo en cuenta la experiencia adquirida.

ANEXO

**ENMIENDAS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
(RESOLUCIÓN A.787(19))**

- 1 El actual párrafo 1.2.1 se sustituye por el siguiente:

"1.2.1 Los presentes procedimientos se aplican a los buques regidos por las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS 1974), el 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), el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga, 1966), el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 enmendado (MARPOL 73/78), el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación, 1978) y el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969), que en lo sucesivo se denominan los convenios aplicables."

- 2 El actual párrafo 1.4 se sustituye por el siguiente y se suprimen las notas a pie de página:

"1.4 Disposiciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto

La regla 19 del capítulo I, la regla 6.2 del capítulo IX y la regla 4 del capítulo XI del Convenio SOLAS 1974 modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga 1966 modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, los artículos 5 y 6, la regla 8A del Anexo I, la regla 15 del Anexo II, la regla 8 del Anexo III y la regla 8 del Anexo V del MARPOL 73/78, el artículo X del Convenio de Formación 1978, y el artículo 12 del Convenio de Arqueo 1969 establecen los procedimientos de supervisión que deben aplicar las Partes en los convenios pertinentes con respecto a los buques extranjeros que llegan a sus puertos. Las autoridades del Estado rector del puerto deberían utilizar efectivamente tales disposiciones para determinar posibles deficiencias que puedan significar que el buque es deficiente (véase la sección 4.1) y asegurarse de que se toman medidas correctivas al respecto."

- 3 El actual párrafo 1.6.3 se sustituye por el siguiente:

"1.6.3 *Detención*: intervención por el Estado rector del puerto cuando el estado del buque o de su tripulación no se ajusta en lo esencial a los convenios pertinentes, con el fin de evitar que el buque zarpe hasta que pueda hacerlo sin peligro para el propio buque o las personas que haya a bordo o sin crear un riesgo inaceptable para el medio marino, independientemente de que dicha medida afecte al horario normal de salida del buque."

- 4 Se añade la nueva oración siguiente al final del actual párrafo 2.2.3:

"Al examinar el Certificado internacional de arqueo (1969), el funcionario de supervisión se guiará por el apéndice 4A."

5 Después del párrafo 2.2.5 existente se añade el nuevo párrafo 2.2.6 siguiente:

"2.2.6 Atendiendo a los procedimientos de supervisión estipulados en el capítulo IX del Convenio SOLAS 74 en lo que respecta al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), el funcionario de supervisión utilizará las directrices de la sección 3.7."

6 El actual apartado 2.3.3 se sustituye por el siguiente:

"2.3.3 Pruebas de que la documentación prescrita en los convenios y que se enumera en el apéndice 4 no se encuentra a bordo, es incompleta, no se actualiza o contiene falsificaciones;"

7 El actual apartado 2.3.8 se suprime y los actuales apartados 2.3.9 y 2.3.10 pasan a ser 2.3.8 y 2.3.9.

8 El actual párrafo 2.6.7 se sustituye por el siguiente:

"2.6.7 Cuando los motivos para una detención son el resultado de una avería por accidente sufrido durante el viaje del buque a un puerto, no se expedirá ninguna orden de detención, a condición de que:

- .1 se hayan tenido debidamente en cuenta las prescripciones de los convenios relativas a la notificación destinada a la Administración del Estado de abanderamiento, el inspector designado o la organización reconocida responsable de expedir el certificado pertinente;
- .2 antes de entrar en un puerto, el capitán o la compañía haya presentado a la autoridad del Estado rector del puerto los pormenores de las circunstancias del accidente y la avería sufrida, así como información sobre la notificación prescrita destinada a la Administración del Estado de abanderamiento;
- .3 se hayan tomado en el buque las medidas correctivas pertinentes que la autoridad del Estado rector del puerto considere satisfactorias; y
- .4 la autoridad del Estado rector del puerto, una vez que se le haya notificado que se han tomado las medidas correctivas, se haya cerciorado de que se han rectificado las deficiencias que eran claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente."

9 Se añade el nuevo párrafo 2.6.11 siguiente a continuación del actual párrafo 2.6.10, y el actual párrafo 2.6.11 pasa a ser el 2.6.12:

"2.6.11 La compañía o su representante tienen derecho de apelación contra la detención dictada por la Autoridad de un Estado rector del puerto. La apelación no debería dar lugar a que la detención sea suspendida. El funcionario de supervisión informará debidamente al capitán de la existencia del derecho de apelación."

10 El actual párrafo 3.3.3 se sustituye por el siguiente:

"3.3.3 El funcionario de supervisión prestará especial atención a la integridad estructural y buenas aptitudes marineras de los graneleros y petroleros y tomará nota de que estos buques deben someterse al programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI/2 del Convenio SOLAS 74."

11 El actual párrafo 3.3.4 se sustituye por el siguiente:

"3.3.4 El funcionario de supervisión basará su evaluación de la seguridad de la estructura de los referidos buques en el archivo de los informes sobre reconocimientos que se lleve a bordo. Ese archivo contendrá los informes de los reconocimientos estructurales, los informes sobre la evaluación del estado del buque (traducidos al inglés y refrendados por la Administración) los informes sobre medición de espesores y un documento de planificación de los reconocimientos. El funcionario de supervisión tomará nota de que puede existir cierto retraso de la actualización del archivo de los informes sobre reconocimientos a raíz de un reconocimiento. En caso de duda respecto de que haya tenido lugar el reconocimiento, el funcionario de supervisión pedirá confirmación a la organización reconocida."

12 En el párrafo 3.4.12, las palabras "apéndice 6" se sustituyen por las palabras "apéndice 8".

13 Se añade la nueva sección 3.7 siguiente después del actual párrafo 3.6.8:

"3.7 Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS

3.7.1 En la medida de lo posible, el funcionario de supervisión examinará la copia del Documento de cumplimiento (DC) expedido a la compañía y el Certificado de gestión de la seguridad (CGS) expedido al buque. Un CGS no es válido a menos que la compañía posea un DC válido para ese tipo de buque. El funcionario de supervisión comprobará especialmente que el tipo de buque que figura en el DC y que los pormenores de la compañía son los mismos en el DC y en el CGS.

3.7.2 Durante el examen de los documentos y certificados de a bordo, el oficial de supervisión tendrá presente:

- .1 que pueden existir diferencias entre la designación de "granelero" que aparece en el certificado de clasificación según la definición que de éste se dé en las reglas de las distintas sociedades de clasificación y la interpretación de "granelero" que figura en la resolución 6 del anexo del documento SOLAS/CONF.4/25, y que esta última definición debería utilizarse para determinar si se debería haber expedido el certificado del buque el 1 de julio de 1998 a más tardar;
- .2 que es práctica común expedir, tras superar el buque la oportuna auditoría, un CGS y un DC cuyo periodo de validez no excede de cinco meses, para cubrir el periodo que media entre la realización de la auditoría y la expedición del certificado de plena duración por la Administración o por la organización reconocida; y
- .3 que el DC válido, con los debidos refrendos anuales, sólo se halla normalmente disponible en la compañía a cuyo nombre haya sido expedido y que es posible que el ejemplar de a bordo no incluya los refrendos anuales que existen en el DC válido que está en poder de la compañía.

3.7.3 Si se han expedido certificados provisionales para un buque (DC o CGS), el funcionario de supervisión comprobará que se han expedido conforme a lo dispuesto en los párrafos 3.3.2 y 3.3.4 de la resolución A.788(19).

3.7.4 Se debería efectuar una inspección más detallada del sistema de gestión de la seguridad (SGS) si se encuentran motivos fundados para ello. Dichos motivos pueden incluir la ausencia o inexactitud de la certificación prescrita en el Código IGS o deficiencias que justifiquen la detención (o numerosas deficiencias que no la justifiquen por separado) en otras esferas.

3.7.5 Al realizar una inspección más detallada, el funcionario de supervisión podrá utilizar los siguientes criterios, sin necesariamente limitarse a ellos, para comprobar hasta qué punto se cumple el Código IGS (las referencias a los párrafos pertinentes del Código IGS figuran entre paréntesis en *cursivas*)

- .1 ¿Tiene la compañía principios sobre seguridad y protección del medio ambiente y está el personal pertinente del buque al tanto de ellos? (2.2)
- .2 ¿Está fácilmente disponible a bordo la documentación sobre gestión de la seguridad (por ejemplo, el manual)? (11.3)
- .3 ¿Hay documentación pertinente sobre el SGS en un idioma o idiomas de trabajo que el personal entienda? (6.6)
- .4 ¿Pueden los oficiales superiores del buque identificar a la compañía responsable de la explotación del buque y se corresponde ésta con la entidad que figura en los certificados expedidos con arreglo al Código de gestión de la seguridad? (3)
- .5 ¿Pueden los oficiales superiores del buque identificar a la "persona designada"? (4)
- .6 ¿Existen procedimientos para establecer y mantener contacto con el personal directivo en tierra en caso de emergencia? (8.3)
- .7 ¿Hay programas a bordo para realizar ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para casos de emergencia? (8.2)
- .8 ¿Cómo se han familiarizado con sus tareas los nuevos miembros de la tripulación que se han incorporado recientemente al buque? y ¿se han impartido antes de hacerse a la mar las instrucciones indispensables? (6.3)
- .9 ¿Puede el capitán mostrar prueba documental de sus responsabilidades y autoridad, incluida la prueba de su autoridad primordial? (5)
- .10 ¿Se han puesto en conocimiento de la compañía los casos de incumplimiento y ha tomado ésta medidas correctivas? Normalmente, los funcionarios de supervisión no deberían inspeccionar detenidamente el contenido de las notas de incumplimiento relacionadas con las auditorías internas. (9.1, 9.2)
- .11 ¿Se realiza un mantenimiento periódico del buque y existen los correspondientes registros? (10.2)

3.7.6 Las deficiencias del sistema de gestión de la seguridad se registrarán en el informe de la inspección del funcionario de supervisión. Si es necesario, la autoridad del Estado rector del puerto notificará al Estado de abanderamiento las deficiencias del SGS. Las deficiencias observadas del SGS, que se definan como incumplimientos graves según lo dispuesto en la resolución A.788(19), se deberán corregir antes de hacerse a la mar. Se aplicarán los procedimientos indicados en el capítulo 4."

14 El actual párrafo 4.1.3 se suprime.

15 Se añaden las nuevas secciones 4.6 y 4.7 siguientes a continuación de la actual sección 4.5:

"4.6 Suspensión de la inspección

4.6.1 En circunstancias excepcionales, cuando como resultado de una inspección más detallada se determine que el estado general de un buque y su equipo, teniendo también en cuenta las condiciones en que se encuentre la tripulación, son deficientes, el funcionario de supervisión podrá suspender una inspección.

4.6.2 Antes de suspender una inspección, el funcionario de supervisión habrá registrado las deficiencias que puedan dar lugar a detención en las áreas estipuladas en el apéndice 1, según corresponda.

4.6.3 La suspensión de la inspección podrá continuar hasta tanto las partes responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumple lo prescrito en los instrumentos pertinentes.

4.6.4 En los casos en que se detenga el buque y se suspenda una inspección, la autoridad del Estado rector del puerto lo notificará, sin demora, a las partes responsables. La notificación incluirá información sobre la detención e indicará que la inspección se ha suspendido hasta tanto se haya informado a la autoridad correspondiente de que el buque cumple todas las prescripciones pertinentes.

4.7 Procedimientos para la rectificación de deficiencias y el levantamiento de la detención

4.7.1 El funcionario de supervisión hará lo posible por garantizar la rectificación de todas las deficiencias detectadas.

4.7.2 En el caso de que haya deficiencias que constituyan un claro peligro para la seguridad o el medio ambiente, el funcionario de supervisión, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 4.7.3, se cerciorará de que se elimina ese peligro antes de permitir que el buque se haga a la mar. A tal fin, se tomarán las medidas adecuadas, que podrán incluir la detención o la prohibición oficial de que un buque prosiga sus operaciones debido a deficiencias establecidas que, por separado o conjuntamente, hagan peligroso continuar su explotación.

4.7.3 Cuando las deficiencias que hayan dado lugar a una detención, según lo indicado en el párrafo 4.7.2 no puedan solventarse en el puerto de inspección, la autoridad del Estado rector del puerto podrá permitir que el buque de que se trate se dirija al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo, elegido por el capitán y aprobado por dicha autoridad, siempre que se cumplan las condiciones convenidas entre la autoridad del Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento. Tales condiciones garantizarán que el buque no zarpe hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para la seguridad de los pasajeros y los tripulantes, ni para otros buques, y sin constituir una amenaza irrazonable para el medio marino. Tales condiciones podrán incluir la confirmación por el Estado de abanderamiento de que se han adoptado medidas correctivas respecto del buque en cuestión. En tales

circunstancias, la autoridad del Estado rector del puerto notificará el hecho a la autoridad del próximo puerto de escala del buque, a las partes mencionadas en el párrafo 5.1.4 y a cualquier otra autoridad que corresponda. La notificación se enviará a las autoridades utilizando el formulario indicado en el apéndice 6. La autoridad que reciba tal notificación comunicará a la autoridad notificadora las medidas adoptadas y podrá utilizar el formulario que figura en el apéndice 7.

4.7.4 A condición de que se haya hecho todo lo posible por rectificar todas las demás deficiencias, salvo las mencionadas en los párrafos 4.7.2 y 4.7.3, el buque podrá ser autorizado a dirigirse a un puerto en el que puedan rectificarse tales deficiencias.

4.7.5 Si un buque al que se hace referencia en el párrafo 4.7.3 se hace a la mar sin cumplir las condiciones establecidas por la autoridad del puerto de inspección, la autoridad del Estado rector del puerto alertará inmediatamente al puerto siguiente, si se conoce, al Estado de abanderamiento y a las demás autoridades que estime oportuno.

4.7.6 Si un buque al que se hace referencia en el párrafo 4.7.3 no hace escala en el puerto designado para la reparación, la autoridad del Estado rector del puerto de reparación alertará inmediatamente al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto que efectuó la detención, los cuales podrán tomar las medidas oportunas, y notificará el hecho a cualquier otra autoridad que estime pertinente."

16 En el párrafo 5.1.1, las palabras "el capitán, el propietario o el armador" se sustituyen por las palabras "el capitán o la compañía".

17 En la última frase del párrafo 5.1.5, las palabras "apéndice 6" se sustituyen por las palabras "apéndice 8".

18 La actual nota de pie de página del párrafo 5.1.7 se sustituye por la siguiente:

"* Dichas direcciones figuran en las circulares MSC/Circ.838/MEPC.6/Circ.3, enmendadas, y en la portada de la OMI en Internet".

19 En la última frase del párrafo 5.2.1, "apéndice 7" se sustituye por "apéndice 9".

20 En la segunda frase del párrafo 5.3.1, "apéndice 6" se sustituye por "apéndice 8".

21 El actual párrafo 1.3 del apéndice 1 se sustituye por el siguiente:

"1.3 Si el resultado de cualquiera de esas verificaciones es negativo, teniendo en cuenta todas las deficiencias descubiertas, se considerará seriamente la posibilidad de detener el buque. Una combinación de deficiencias menos graves también puede justificar la detención del buque. Los buques que no estén en condiciones de hacerse a la mar con seguridad quedarán detenidos tras la primera inspección, independientemente del tiempo que vayan a permanecer en puerto."

22 Después del apartado 14 del epígrafe titulado "Aspectos relacionados con el Convenio SOLAS" del párrafo 3 del apéndice 1, se añade el nuevo apartado 15 siguiente:

"15 El programa mejorado de inspecciones no se ha implantado conforme a lo dispuesto en la resolución A.744(18)."

23 Después del apartado 4 del epígrafe titulado "Aspectos relacionados con el Anexo I del Convenio MARPOL" del párrafo 3 del apéndice 1, se añade el nuevo apartado 5 siguiente:

"5 Incumplimiento de las prescripciones de la regla 13G 4) o de las prescripciones alternativas especificadas en la regla 13G 7)."

24 El actual apéndice 4 se sustituye por el siguiente:

"Apéndice 4

Lista de certificados y documentos

Lista de certificados y documentos que, en la medida pertinente, se verificarán durante la inspección citada en la sección 2.2.3 del anexo.

- 1 Certificado internacional de arqueo (1969);
- 2 Certificado de seguridad para buque de pasaje;
- 3 Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- 4 Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
- 5 Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga;
- 6 Certificado de exención;
- 7 Certificado de seguridad para buque de carga;
- 8 Documento demostrativo de cumplimiento (regla II-2/54 del Convenio SOLAS 1974);
- 9 Lista especial o manifiesto de mercancías peligrosas, o plano detallado de estiba;
- 10 Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, o Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, según corresponda;
- 11 Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, o Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, según corresponda;
- 12 Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- 13 Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- 14 Certificado internacional de francobordo (1966);
- 15 Certificado internacional de exención para francobordo;
- 16 Libro registro de hidrocarburos, partes I y II;
- 17 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos;
- 18 Libro registro de carga;
- 19 Documento relativo a la dotación mínima de seguridad;
- 20 Certificados de competencia;
- 21 Certificados médicos (véase el Convenio N° 73 de la OIT);
- 22 Información sobre estabilidad;
- 23 Certificado de gestión de la seguridad y copia del Documento demostrativo de cumplimiento (capítulo IX del SOLAS);
- 24 Certificados relativos a la resistencia del casco y a las instalaciones de máquinas del buque expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (sólo se requerirán si el buque está clasificado por una sociedad de clasificación);
- 25 Archivos de informes sobre reconocimientos (en el caso de los graneleros o petroleros, de conformidad con la resolución A.744(18));
- 26 En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max;
- 27 Documento de autorización para el transporte de grano;
- 28 Certificado de seguridad de buque para fines especiales;

- 29 Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y Permiso de explotación para naves de gran velocidad;
 - 30 Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro;
 - 31 En el caso de los petroleros, el registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos del último viaje en lastre;
 - 32 El cuadro de obligaciones, el plano de lucha contra incendios y el plano de lucha contra averías;
 - 33 El diario oficial de navegación del buque con respecto al registro de pruebas y ejercicios y el diario de registros de inspecciones y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento;
 - 34 Manual de procedimientos y medios (buques tanque quimiqueros);
 - 35 Manual de sujeción de la carga;
 - 36 Certificado de matrícula u otro documento de nacionalidad;
 - 37 Plan de gestión de basuras;
 - 38 Libro registro de basuras;
 - 39 Cuadernillo de estabilidad para graneleros (SOLAS, capítulo VI, regla 7); e
 - 40 Informes de las inspecciones anteriores realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto."
- 25 El nuevo apéndice 4A siguiente se añade a continuación del apéndice 4 revisado:

"Apéndice 4A

Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de Arqueo 1969

1 El Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, que entró en vigor el 18 de julio de 1982, se aplica a:

- 1.1 los buques nuevos, es decir, los buques cuya quilla haya sido colocada el 18 de julio de 1982, o posteriormente, y a
- 1.2 los buques existentes, es decir, los buques cuya quilla haya sido colocada antes del 18 de julio de 1982, a partir del 18 de julio de 1994,

salvo que a los efectos de aplicar lo dispuesto en los Convenios SOLAS, MARPOL y de Formación, se podrán aplicar los siguiente planes provisionales, que se indican en el párrafo 2.

2 Con arreglo a los planes provisionales aprobados por la OMI*, la Administración podrá, a petición del propietario del buque, utilizar el arqueo bruto determinado conforme a la reglamentación nacional antes de la entrada en vigor del Convenio de Arqueo, 1969, respecto de los siguientes buques:

* Resoluciones A.494(XII) con respecto al Convenio SOLAS 1974, A.540(13) con respecto al Convenio de Formación 1978, y A.541(13) con respecto al MARPOL 73/78.

- 2.1 a los efectos del Convenio SOLAS 74:
 - .1 los buques cuya quilla haya sido colocada antes del 1 de enero de 1986;
 - .2 con respecto a la regla IV/3 del Convenio SOLAS 74, los buques cuya quilla haya sido colocada el 1 de enero de 1986 o posteriormente, pero antes del 18 de julio de 1994; y
 - .3 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 1 600 toneladas (según lo determinado por la reglamentación nacional sobre arqueo), cuya quilla haya sido colocada el 1 de enero de 1986 o posteriormente, pero antes del 18 de julio de 1994;
 - 2.2 a los efectos del Convenio de Formación 1978, los buques de las categorías .1.1 y .1.3 *supra*, salvo que para los efectos de las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación 1978 no se aplica el plan provisional (véase la regla I/15.3 de las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación); y
 - 2.3 a los efectos del Convenio MARPOL 73/78, los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas (según lo determinado por la reglamentación nacional sobre arqueo), cuya quilla haya sido colocada antes del 18 de julio de 1994.
- 3 En el caso de los buques a los que se aplican los planes provisionales anteriores, en la columna "OBSERVACIONES" del Certificado internacional de arqueo (1969) y en la nota a pie de página que se refiere al arqueo bruto de los certificados pertinentes del Convenio SOLAS, del MARPOL y Convenio de Formación, se incluirá una declaración para indicar que se ha calculado el arqueo bruto conforme a la reglamentación nacional sobre arqueo.
- 4 El funcionario de supervisión tomará las siguientes medidas, según corresponda, si se encuentran deficiencias en relación con el Convenio de Arqueo 1969:
- 4.1 si un buque no tiene un Certificado de arqueo (1969) válido, se expedirá una carta de advertencia al capitán o al propietario del buque;
 - 4.2 si las observaciones y la nota a pie de página requeridas no se incluyen en los correspondientes certificados de los buques a los que se apliquen los planes provisionales, se notificará esta deficiencia al capitán;
 - 4.3 si las principales características del buque difieren de las consignadas en el Certificado internacional de arqueo (1969), de modo que se traduzcan en un aumento del arqueo bruto o del arqueo neto, se informará al Estado de abanderamiento sin demora.
- 5 Las disposiciones sobre supervisión del artículo 12 del Convenio de Arqueo 1969 no incluyen ninguna disposición sobre la detención de buques."
- 26 El actual apéndice 5 se sustituye por el siguiente:

"APÉNDICE 5

INFORME DE LA INSPECCIÓN REALIZADA DE CONFORMIDAD CON LOS PROCEDIMIENTOS DE LA OMI PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, (RESOLUCIÓN A.787(19), ENMENDADA POR LA RESOLUCIÓN A.882(21))*

MODELO A

MODELO A

(Autoridad expedidora)
(Dirección)
(Teléfono)
(Telefacsimil)

Copia a: Capitán
Oficina central
Funcionario de supervisión
Si el buque es detenido, copia a:
Estado de abanderamiento
OMI
Organización reconocida (si procede)

- 1 Nombre de la autoridad que notifica..... 2 Nombre del buque.....
- 3 Pabellón del buque..... 4 Tipo de buque..... 5 Distintivo de llamada
- 6 N° IMO..... 7 Arqueo bruto..... 8 Peso muerto (cuando proceda).....
- 9 Año de construcción..... 10 Fecha de la inspección..... 11 Lugar de la inspección.....
- 12 Sociedad de clasificación..... 13 Fecha en que se levantó la detención**.....
- 14 Pormenores de la compañía***.....

15 Certificado pertinente***

a) Título	b) Autoridad expedidora	c) Fechas de expedición y expiración
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

d) Información sobre el último reconocimiento intermedio o anual***

Fecha	Autoridad que hizo el reconocimiento	Lugar
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

- 16 Deficiencias No Sí (Véase el modelo B adjunto)
- 17 Buque detenido No Sí***
- 18 Documentación de apoyo No Sí (Véase el anexo)

Oficina expedidora Nombre
(Funcionario de supervisión debidamente autorizado que expide el informe de la autoridad)
Teléfono
Telefacsimil Firma

Este informe ha de conservarse a bordo durante un periodo de dos años, y en todo momento estará a disposición de los funcionarios de supervisión del Estado rector del puerto

* El presente informe de inspección se ha expedido con la única finalidad de comunicar al capitán y a otros Estados rectores de puertos que el Estado rector del puerto mencionado en el encabezamiento ha realizado una inspección. El presente informe de inspección no puede considerarse como un certificado de navegabilidad además de los certificados que el buque está obligado a llevar a bordo.
** Se completará en caso de detención.
*** Se hace saber a los capitanes, propietarios de buques y armadores que es posible que los pormenores de una detención sean publicados ulteriormente.

INFORME DE LA INSPECCIÓN REALIZADA DE CONFORMIDAD CON LOS PROCEDIMIENTOS DE LA OMI PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, (RESOLUCIÓN A.787(19)) ENMENDADA POR LA RESOLUCIÓN A.882(21)

MODELO B

(Autoridad que notifica)
(Dirección)
(Teléfono)
(Telefacsimilar)

Copia a: Capitán
Oficina central
Funcionario de supervisión
Si el buque es detenido, copia a:
Estado de abanderamiento
OMI
Organización reconocida (si procede)

Table with 3 columns: 2 Nombre del buque, 6 N° IMO, 10 Fecha de la inspección, 11 Lugar de la inspección, 21 Naturaleza de la deficiencia, 22 Medidas adoptadas. Includes sub-headers like Convenio and Medidas adoptadas.

Nombre (funcionario de supervisión debidamente autorizado que expide el informe de la autoridad)

Firma

27 Los nuevos apéndices 6 y 7 siguientes se añaden a continuación del apéndice 5 revisado, y los actuales apéndices 6 y 7 pasan a ser 8 y 9.

1 Esta inspección no fue un reconocimiento completo y es posible que la lista de deficiencias no sea exhaustiva. En caso de detención, se recomienda llevar a cabo un reconocimiento completo y rectificar todas las deficiencias antes de solicitar una nueva inspección.
2 Se completará en caso de detención.
3 Las medidas adoptadas incluyen, por ejemplo, detención o liberación del buque, informe al Estado de abanderamiento, informe a la sociedad de clasificación, informe al próximo puerto de escala.

APÉNDICE 7

**INFORME SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS DIRIGIDO A LA
AUTORIDAD QUE HIZO LA NOTIFICACIÓN**

De conformidad con la disposición del párrafo 4.7.3 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19) enmendada por la resolución A.882(21))

(por facsímil o correo)

1 A: (Nombre).....
(Cargo).....
(Autoridad).....
Teléfono:..... Telefacsímil:.....
Fecha:.....

2 De: (Nombre).....
(Cargo).....
(Autoridad).....
Teléfono:..... Telefacsímil:.....

3 Nombre del buque.....
4 Distintivo de llamada..... 5 N° IMO.....
6 Puerto de inspección.....
7 Fecha de la inspección.....
8 Medidas adoptadas

a) Deficiencias

b) Medidas adoptadas

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

9 Puerto siguiente: (Fecha).....

10 Documentación de apoyo No Sí (véase la documentación adjunta)

Firma"
